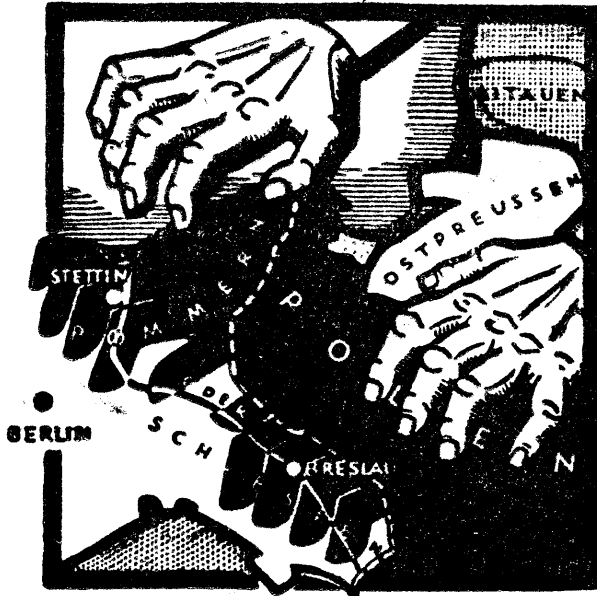


SOLL POLEN DIE ODER HABEN?



DEM KAMPF UM DEN OSTEN GILT DIE OSTARBEIT DER ZEITSCHRIFT VOLK UND REICH

Bisher erschienene Hefte der Ostbearbeitung
JAHRGANG 1930:

Heft 1/2: Einführung in das Ostproblem; Heft 3: Danzig;
Heft 4/5: Ostpreußen — Kartenwerk; Heft 8/9: Die deutschen
Volksabstimmungen; Heft 10/11: Ostpreußen — die Probleme.

JAHRGANG 1931:

Heft 1: Ostpreußen — militärpolitisch.
Heft 2/3: Der Osten und Mitteleuropa.

DAS JAHR 1931 BEHANDELT DIE KORRIDORFRAGE.

5 Hefte zur Korridorfrage — Heft 1: Das Gesicht Polens; Heft 2: Darlegung des Friedensvertrages / Der deutsche Wirtschaftsraum im Osten vor 1918 / Westpreußen-Posen / Die Randgebiete / Statistik der Entdeutschung; Heft 3: Die weltpolitische Bedeutung des Korridors / Was ist ein Korridor? / Der Korridor in der internationalen Diskussion / Der Korridor in der polnischen Literatur; Heft 4: Das Weichselland / Der Friedensvertrag und die Schaffung des Korridorlandes / Die Revision; Heft 5: Kartenwerk.

DER LEITGEDANKE VON „VOLK UND REICH“ IST:

Politische Willensbildung für den Osten und durch den Osten!

DAS ZIEL VON „VOLK UND REICH“ IST:

Eine von Tagesmeinung und Tagespolitik unabhängige neue Aufgabenstellung deutscher Politik, Wirtschaft und Kultur mit der Forderung: „Großdeutschland in Mitteleuropa“.

DIE ARBEITSWEISE VON „VOLK UND REICH“ IST:

1. Eine planmäßige Einführung in die europäischen und deutschen Probleme und ihre Klarlegung nach einheitlichen Gesichtspunkten durch gewissenhafte, sachverständige Kenner;
2. eine lebendige und aufschlußreiche Berichterstattung aus Europa und der ganzen Welt durch besondere Mitarbeiter im In- und Auslande, in Gestalt einer:

Mitteleuropäischen Umschau mit staats- und volkspolitischen, militärpolitischen, wirtschaftspolitischen, verkehrspolitischen, kohlenpolitischen, kulturpolitischen, bevölkerungspolitischen Berichterstattung, politischen Tagungen und Zusammenkünften, Tagebuch, Warschauer Brief, Moskauer Brief u. a. m.

Weltpolitischen Umschau mit weltpolitischer, weltwirtschaftspolitischer und ölpolitischer Berichterstattung.

Geschlossene Kartenwerke sowie eine neuartige Karten- und Bildreportage.

Weitere Veröffentlichungen im Jahre 1931:

Was sagen Sie zu Mitteleuropa? / Oberschlesien / Bayrischen Wald / Schleswig-Holstein in der Staatengemeinschaft der Ostsee / Alemanische Frage / Die Agrarkrise im Osten / Der Hafen Wien als Basis der mitteleuropäischen Wirtschaft.

„VOLK UND REICH“

Politische Monatshefte

Herausgegeben von Friedrich Heiß

Der Preis beträgt im Vierteljahr einschließlich Zustellung 5 RM. / 40 tsch. Kr. / 8 öst. Sch.
Register 1 RM. / Einzelhefte nach besonderer Berechnung.

„VOLK UND REICH“ VERLAG G. M. B. H., BERLIN W 30

MOTZSTRASSE 22

Volk und Reich

Politische Monatshefte / Herausgeber: Friedrich Heß

Leitgedanken der Arbeit von Volk und Reich:

Die Aufgaben Deutschlands in Mitteleuropa!

Politisch

Politische Neugliederung Europas. Befriedung des mitteleuropäischen Raumes nach allgemeingültigen Rechtsgrundsätzen.

Wirtschaftlich

Eingliederung der deutschen Wirtschaft in die mitteleuropäische durch Schaffung eines geschlossenen mitteleuropäischen Binnenmarktes mit Deutschland. Pflege der deutschen Sprache als mitteleuropäische Verkehrssprache.

Kulturell

Erhaltung und Schutz der deutschen Volksgruppen und Volkssplitter in Mitteleuropa als Vermittler deutscher Kultur. Förderung deutscher Wissenschaft, Kunst und Technik.

Inhaltsverzeichnis des Heftes 4/5 1931

	Seite
Vorwort.....	217
Albrecht Gaushofer:	
Was ist ein Korridor?.....	222
E. Murawski:	
Das Korridorproblem in der internationalen Diskussion	241
R. Neumann:	
Der Korridor in der polnischen Literatur	270
Karl C. von Loesch:	
Der Freihafen von Saloniki als freier Zugang Serbiens zum Meere	289
Mitteleuropäische Umschau:	
Franz Reuter: Politisch-wirtschaftlicher Überblick	309
Militärpolitische Berichterstattung: A. Loesner: Das polnisch-rumänische Militär- abkommen	313
Bevölkerungspolitische Berichterstattung: Hans Harnsen: Die bevölkerungspolitischen Argumente Polens in ihrer relativen Bedeutung.....	317
Weltpolitische Umschau:	
Minderheitenpolitische Berichterstattung: Hans Bergreutter: Die polnische Minder- heitenpolitik vor dem Völkerbund	320
Weltpolitische Berichterstattung: Albrecht Gaushofer	324
Der Leser.....	328
Buchbesprechungen.....	329
Zu diesem und zu anderen Heften	332
Verzeichnis der Mitarbeiter dieses Heftes	332

Preis dieses Heftes 4 R.-Mk. / Tsch. Kronen 32.— / Öst. Schillinge 0.40

Wir weisen auf den diesem Hefte beigegebenen Verlagsprospekt von Wilhelm Braumüller-Wien sowie die Anzeige des Zwiespruch-Verlages hin. — Dem Heft beigegeben ist ferner eine Karte, die die Gefährdung Danzigs durch den polnischen Hafen Gdingen und die Süd- und Nordbahn veranschaulicht.

E. M u r a w s k i:

Das Korridorproblem in der internationalen Diskussion

Einführung

Niemand wird heute mehr bestreiten wollen, daß das Korridorproblem mit zu den großen europäischen Fragen gehört, deren Vereinigung nicht nur im Interesse der beiden unmittelbar beteiligten Staaten Deutschland und Polen liegt. Ganz und gar umstritten ist jedoch immer noch die Lösung dieses Problems; nur so viel steht fest, daß es einen hervorragenden Platz einnimmt in der Gesamtheit der Revisionsbestrebungen zum Abbau des unglückseligen Vertragswerks der sogenannten Pariser Vorortverträge von 1919.

Der Korridor — eine europäische Frage

Verständlich, wenn nicht gar selbstverständlich sind die vielfachen Veröffentlichungen dazu aus dem deutschen und aus dem polnischen Lager, wobei alle Vertreter des letzteren sich ausnahmslos und immer wieder bemühen, die Problemstellung als solche überhaupt abzuleugnen. An dieser Stelle sollen indessen unter bewußter Ausschaltung der deutschen und polnischen Beiträge zur Korridorfrage ebenso wie der von beiden Seiten unternommenen fremdsprachlichen Aufklärungsschriften ausschließlich die zahlreichen, schriftlich niedergelegten Äußerungen gewürdigt werden, die nun schon seit Jahren in auffällig wachsender Anzahl aus Frankreich, England, Italien und aus fast allen anderen europäischen Ländern, ja sogar aus der nordamerikanischen Union verbucht werden können. Auch sie selbstverständlich vielfach ein Spiegelbild der „für“ oder „gegen“ Deutschland vorhandenen Grundeinstellung, aber doch andererseits in nahezu allen ernstesten und objektiven Stimmen ein einziger, je nach Temperament mehr oder minder lauter Schrei nach Beseitigung des europäischen Alldrucks, der in Gestalt des Korridorstreits die Gegenwart beunruhigt und die Zukunft bis zu unerträglicher Spannung belastet. So notierte z. B. der frühere britische Botschafter in Berlin, Viscount d'Abernon, in seinen Memoiren (Bd. III, S. 259) unter dem 23. Januar 1926: „Nachdem von Locarno sich die Gefahr auf der deutsch-französischen Grenze vermindert hat, bleibt der polnische Korridor das Pulverfaß Europas.“ Noch klarer und eindeutiger ist die Bekundung des führenden Feldherrn der Kriegsalliierten, Marschall Foch, der nach dem unbezweifelbaren und oft zitierten Zeugnis des englischen Majors Polson-Newman [S. 216 *)] kurz vor

*) Anhang (1).

seinem Tode noch einem Besucher gegenüber unter Hinweis auf das Korridorgebiet auf einer Karte von Europa ausdrücklich erklärt hatte: „Dort liegt die Wurzel des nächsten Krieges.“

Die frühe
Erkenntnis
der Korri-
dorgefahr im
Ausland

Die Militärs der Siegerstaaten ebenso wie die ehemaligen und jetzigen Diplomaten der europäischen Welt sind sich wohl meist darüber klargeworden, daß die Triumphatoren von Versailles 1919 ihren eigenen Ländern und wahrscheinlich auch Polen selbst den denkbar ungünstigsten Freundschaftsdienst erwiesen, als sie diesen neuen Zankapfel in die europäische Arena warfen. Allerdings wissen wir heute, daß diese Entscheidungen in Paris nur nach sehr langwierigen und schwankenden Verhandlungen zustande kamen. Der frühere italienische Außenminister Graf Carlo Sforza, der als Vertreter Italiens bei den wichtigsten Nachkriegskonferenzen zugegen war, charakterisiert treffend die uferlosen polnischen Ansprüche und die daraus entstandene Stimmung auf der Konferenz in seinem vor kurzem erschienenen Werke „Gestalten und Gestalter des heutigen Europa“ (S. Fischer Verlag, Berlin 1931). In einem Kapitel über Pilsudski heißt es dort wörtlich (S. 398): „Diese Polen waren fürchterlich logisch und hartnäckig, mit dem Erfolg, daß jedem übel wurde von ihren ewigen Ansprüchen... Wenn es nach ihnen gegangen wäre, so wäre halb Europa ehemals polnisch gewesen und hätte wieder polnisch werden müssen... So kam es zum Beispiel, daß das diplomatische Europa, als Dmowski die Abtretung Ostpreußens an Polen verlangte, um — wie er sehr folgerichtig sagte — den Widersinn des Danziger Korridors zu vermeiden, dermaßen ergrimmt über diese uferlos wachsenden Forderungen, daß wir vielleicht, wenn es nur nach Lloyd George gegangen wäre, zu guter Letzt noch eine vierte Teilung Polens erlebt hätten.“ Nur Raymond Poincaré war es in seinem sattfam bekannten Starrsinn vorbehalten, noch im Herbst 1930 in einem auch in Deutschland, in der „Berliner Börsenzeitung“ (vom 30. August 1930), veröffentlichten Artikel harmlos zur Revisionsfrage zu erklären, daß man es in Versailles mit Europa doch so herzensgut gemeint habe und daß daher alles in bester Ordnung sein könnte, wenn nicht die bösen Deutschen, denen man doch „ständig entgegengekommen“ sei, daraus wieder Unordnung und Unfrieden heraufbeschwören wollten. Nun mußte Poincaré schon aus eigener Erfahrung wissen, daß ein vorwiegend unpolitischer Mann und zugleich einer der besten Wirtschaftskenner Europas, der bekannte englische Volkswirtschaftler John Maynard Keynes, der als britischer Finanzvertreter und als Vertreter des englischen Schatzkanzlers beim Obersten Wirtschaftsrat an der Pariser Konferenz teilnahm, bereits am 7. Juni 1919 seine Ämter aus Protest gegen den Widersinn dieses „Friedens“ niederlegte, als er erkannte, daß wesentliche Änderungen der Friedensbedingungen nicht zu erreichen sein würden. In zwei damals aufsehenerregenden Büchern, die alsbald auch ins Deutsche übersetzt wurden, „Die wirtschaftlichen Folgen des Friedensvertrages“ und „Revision des Friedensvertrages“, lehnte er unter anderem auch die damals geplante Oberschlesienlösung vom wirtschaftlichen Standpunkte aus scharf ab. Bezeichnend ist, daß Graf Sforza im Sommer

1927 gelegentlich von Vorlesungen über „Grundlagen der europäischen Politik seit 1919“ in Williamstown (USA.) offen erklärt hat, daß kein ernstster Politiker an einen längeren Bestand der Korridor=Notlösung geglaubt habe. Dementsprechend finden sich denn auch bereits vernichtende Urteile über den Korridor in den frühesten Veröffentlichungen des ehemaligen italienischen Finanzministers und Ministerpräsidenten Francesco Nitti, in seinen bereits seit 1922 in allen Weltsprachen, darunter auch im Deutschen, erschienenen drei Büchern: „Das friedlose Europa“, „Der Niedergang Europas“ und „Der Friede“. Dort wird unter anderem die Errichtung des „törichten Danziger Korridors“ (Friede, S. 119) als „die größte politische und wirtschaftliche Absurdität, die in der neueren Geschichte zu finden ist“, gebrandmarkt (Niedergang, S. 44), ebenso wie sich an anderer Stelle auch der bezeichnende Satz findet: „Sicher ist jedenfalls, daß in Amerika und in Europa alle Welt von der Notwendigkeit einer Revision überzeugt ist und daß nur eine unversöhnliche, von Frankreich kommende Strömung ihr entgegenwirkt“ (Friedloses Europa, S. 279). Unmißverständlich dürfte sich auch einer der einstigen Größen von Versailles selber, Lloyd George, geäußert haben, als er einem polnischen Journalisten, der ihm schriftlich gewisse, antirevisionistische Fragen zur öffentlichen Beantwortung vorgelegt hatte, 1927 durch seinen Privatsekretär erklären ließ: „Mister Lloyd George bedauert, nicht imstande zu sein, irgendeine der vorgeschlagenen Erklärungen betreffend die polnischen Westgrenzen abgeben zu können“, während er sich kurz vorher gerade über die Unverletzlichkeit der tschechischen Grenzen geäußert hatte. Diese unerwartete Antwort erregte seinerzeit in Polen beträchtliches Aufsehen. Selbst der französische Botschafter in Moskau, Herbet, hatte bereits im November 1924 in einem von der „Zürcher Zeitung“ veröffentlichten Interview rückhaltlos erklärt, daß die Rückgabe des Korridors unvermeidlich sein werde, und die englische Zeitschrift „Observer“ berichtete ein Jahr darauf, daß man in politischen Kreisen Frankreichs bereits zugebe, der Danziger Korridor sei eine „unhaltbare Anomalie“, und abermals einen Monat später: „Jeder Mensch mit gesundem Verstande tritt für Abänderung der jetzigen deutsch-polnischen Grenze ein.“ Zu gleicher Zeit drachtete der Pariser Vertreter des „Manchester Guardian“ seinem Blatt, daß man es in Frankreich gern sehen würde, „wenn Polen von sich aus auf den als unhaltbar zu betrachtenden Polnischen Korridor verzichten wollte“, und ähnlich äußerte sich die italienische Zeitung „Epoca“. Im Mai 1925 aber wurde im englischen Parlament ernstlich eine für Chamberlain hergestellte Denkschrift des englischen Auswärtigen Amtes erörtert, die an Stelle des Danziger Korridors einen Memel-Korridor setzen wollte, ein Gedanke, der auch später noch öfter gerade in der englischen Literatur herumspukt. Wenn sich alle diese, doch immerhin bemerkenswerten Ansätze zur Revision bisher nicht durchsetzen konnten, und wenn gerade aus dem offiziellen Frankreich gegenwärtig wieder so schroffe Ablehnung herüberklingt, so formulierte bereits Wilson Anfang April 1919 gesprächsweise als Grund dafür: „Das einzig wahre Interesse Frankreichs an Polen besteht

in der Schwächung Deutschlands, indem Polen Gebiete zugesprochen werden, auf die es kein Unrecht hat“, und damit dürfte sich auch der Vorsitzende der „Großen Vier“ von Versailles deutlich genug ausgedrückt haben.

Ganz und gar auffallend und für den Fortschritt und die Reifung der Revisionsfrage bedeutungsvoll war eine vor kurzem erfolgte Äußerung, die ein gewiß nicht deutschfreundlicher Staatsmann im Herbst 1930 vor einem Korrespondenten der Wiener „Neuen Freien Presse“ tat, die dann auch in der englischen „Saturday Review“ (Oktober 1930) abgedruckt und in der europäischen Öffentlichkeit eifrig kommentiert wurde. Kein anderer als der Präsident der Tschechoslowakei, Masaryk, gab damals die unverblünte Erklärung ab: „Es bestehen zur Zeit zwei große Gefahrenzonen, die den europäischen Frieden gefährden: der Polnische Korridor und Ungarn ... Was den Polnischen Korridor betrifft, so kann man mit Bestimmtheit sagen, daß Deutschland sich niemals mit dem heutigen Stand der Dinge abfinden wird, durch den das ostpreussische Land von dem Deutschen Reiche abgetrennt ist.“ Masaryk wurde zwar für seine unvermutete und unerwünschte Offenherzigkeit erheblich zurückgepiffen, aber das Wort selber ist nicht mehr aus der Welt zu schaffen, so gerne es Polen auch möchte.

Innere Ver-
bundenheit
aller deut-
schen Ost-
grenz-
probleme

Die Behandlung der Korridorfrage durch die Ausländer erfolgt fast immer — wie das ja auch in der Natur der Sache liegt — in enger Verknüpfung mit der Danziger und der Ostpreußenfrage, sehr häufig wird sogar auch das vierte der großen deutschen Ostprobleme, Oberschlesien, mit zur Erörterung herangezogen, besonders seitdem durch die immer steigende Bedeutung Gdingens und durch die polnische Tarispolitik und die Errichtung der sogenannten Kohlenmagistrale das an Polen gefallene Ost-Oberschlesien auch wirtschaftlich eng mit dem polnischen Ausgang zum Meere verknüpft wurde, eine Tatsache, die zweifellos jeder etwa einmal kommenden Lösung am meisten im Wege stehen wird. Hier kennzeichnet sich also wiederum die Schicksalsverbundenheit der gesamten deutschen Ostmark, und Freunde wie Gegner der Revision sind sich auch im Ausland bewußt oder unbewußt durchaus darüber einig, daß jede gangbare Lösung der Korridorfrage automatisch eine Gesamtvereinigung aller deutsch-polnischen Streitfragen in sich schließen muß. Diese befürchtete Gesamtlösung unter ausländischer Einmischung aber erregt sicher auch den besonders hartnäckig betonten Widerstand des polnischen Partners gegen jede Diskussion oder gar erst Revision.

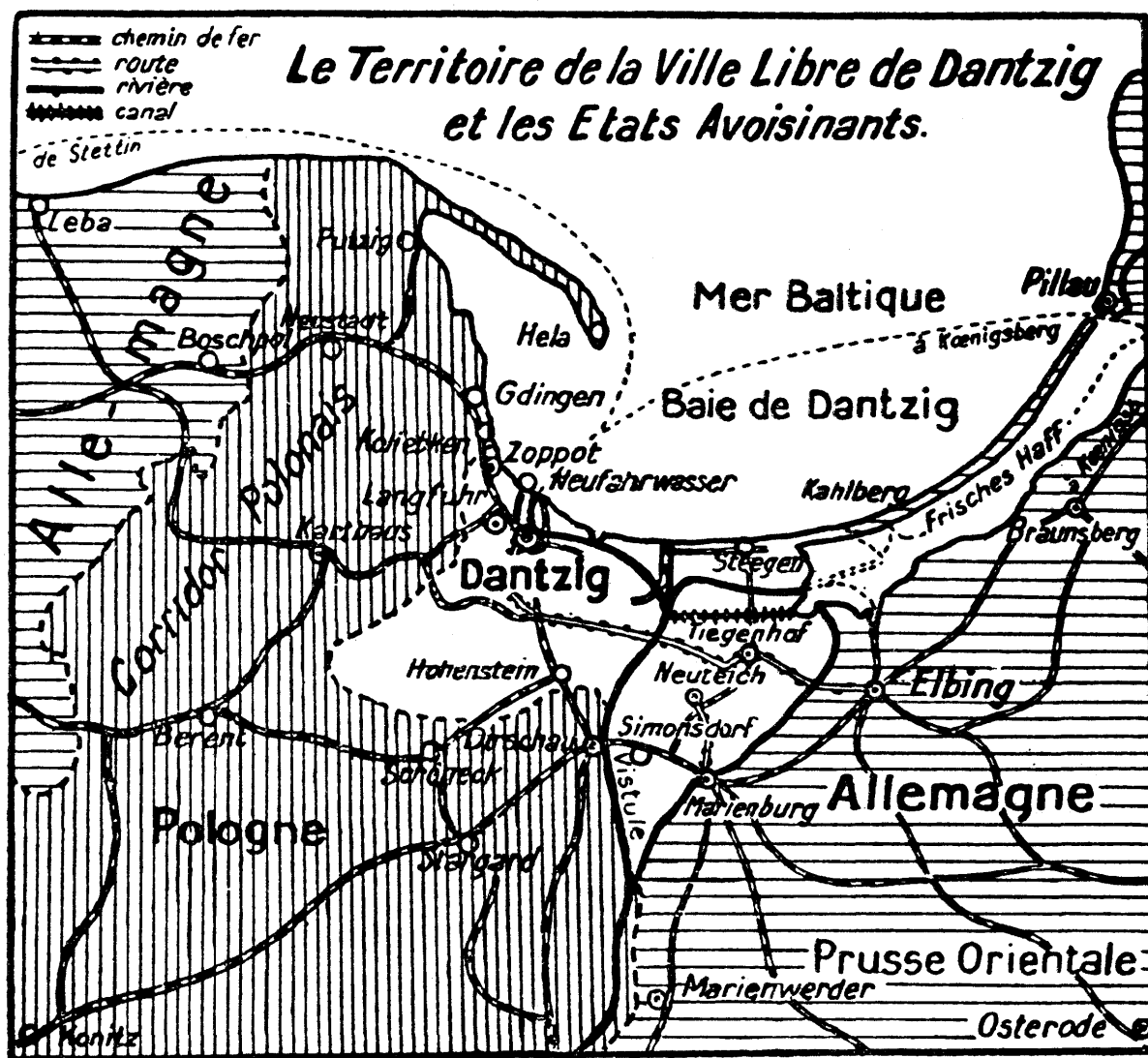
Weichsel-
korridor

Leider hat sich in Deutschland viel zu sehr die irreführende Bezeichnung „Polnischer Korridor“ eingebürgert, die man sich im Interesse einer klaren Ausdrucksweise baldigst abgewöhnen sollte, weil sie geeignet ist, das strittige Land von vornherein als polnisch zu kennzeichnen. Es sollte doch zu denken geben, daß sogar die Ausländer sich immer häufiger anderer Ausdrücke zu bedienen pflegen, wie etwa „Pommerellischer“ oder „Danziger“ oder gar „Weichselkorridor“, welche letztere Bezeichnung so gut und treffend ist, daß sie zumindest für uns Deutsche Allgemeinut

werden sollte. Auch von polnischer Seite wurde ja die Notwendigkeit des Besitzes der gesamten Weichsel als des großen nationalen Stromes als Hauptargument angeführt und mit wirtschaftlichen Gründen unterbaut, erst später führte man dann auch völkische Gründe an. Geopolitisch gesehen, kann es gar keine treffendere Bezeichnung geben als „Weichselkorridor“.

Ebenso wie über die Bezeichnung bestehen auch über den Umfang des Korridorgebietes die verschiedensten, weit auseinandergehenden Ansichten, worüber das hier aus einzelnen Auslandswerken zitierte Kartenmaterial

Die Umgrenzung des „Korridorgebietes“ im Ausland



die beste Auskunft gibt. Während einzelne, wie z. B. der französische Journalist Robert Tourly (vgl. die hierüber beigegebene Karte), nur den schmalen Strich zwischen Ostpommern und dem Freistaatgebiet Danzigs mit „Korridor“ bezeichnen, denkt der Pariser Slawist René Martel seiner Kartenbeigabe („Frontières“, S. 99, Deutsche Ausgabe S. 95) nach unzweifelhaft an die Netzelinie als südliche Grenze, und die Engländer Polson-Newman (S. 184) und Linfield („Current History“, S. 665) kennzeichnen auf ihren Karten sogar das ganze Gebiet der alten Provinzen Westpreußen und Posen als Korridorland, wogegen der ungenannt gebliebene Autor der „Fruits of Folly“ ausdrücklich betonte, das Gebiet

des Distrikts Poznanian sei doch wohl unzweifelhaft polnisch *) („Fruits“, S. 278, Anm.). Um an dieser Stelle nun doch einmal die polnische Gegenpropaganda zu erwähnen, so wirft sie den Deutschen ja geradezu vor, daß sie die Revision nicht mit reinem Herzen erstrebten, sondern auf die Rückgabe ganz Westpreußens und Posen und möglichst auf Zertrümmerung des ganzen polnischen Staates aus seien. Ja, man scheut sogar nicht davor zurück, den alten Kinderschreck des deutschen „Imperialismus“ wieder an die Wand zu malen, wenn z. B. der „Dziennik Berliński“ in einem Leitartikel (Nr. 36 vom 13. Februar 1930) hinterhältig erklärt: „Mit einem Wort, man kann die Rückgabe aller Gebiete, die an Polen abgetreten worden sind, als das Minimum dessen bezeichnen, was die Deutschen begehren. — Die Forderung einer Grenzrevision ist nichts anderes als das Streben Deutschlands, der Welt seinen Willen zu diktieren . . .“ Demgegenüber wies, als bisher einziger ausländischer Autor, ein unter dem Pseudonym „Augur“ schreibender, angeblich englischer Außenpolitiker (vgl. S. 256) darauf hin, daß bisher ja nicht einmal die Deutschen selber sich darüber einig geworden wären oder öffentlich unzweifelhaft kundgegeben hätten, was sie denn nun genauestens unter „Korridorgebiet“ verstanden wissen wollten.

Die gemeinsame Sorge des Auslandes: Der Korridor — Europas offene Wunde

Die zahlreichen Äußerungen des Auslands zur Korridorfrage sind 3. T. vielfach verstreut in Interviews und Artikeln in den Tageszeitungen und Zeitschriften fast aller europäischen Länder und der Vereinigten Staaten von Nordamerika, wobei sie neuerdings immer häufiger und in einem gewissen Fluß der Vorwärtsentwicklung wiederkehren. Daneben aber gibt es auch schon eine recht stattliche Reihe von mehr oder weniger umfangreichen Broschüren oder Büchern des Auslands, die sich entweder ausschließlich den deutschen Ostfragen widmen oder diese doch zumindest im engen Zusammenhang mit der Betrachtung aller hochpolitischen Probleme im Europa nach Versailles eingehend würdigen. Und gerade die letzteren sind für uns vielleicht die wertvollsten, weil sie die enge Verflechtung unserer Spezialfrage mit den schwierigsten Fragen der gesamteuropäischen Politik, wenn nicht gar der Weltpolitik, in einwandfreier Deutlichkeit und in ihrem furchtbaren Ernst rücksichtslos aufdecken. Sie werden um so wertvoller, wenn die dort niedergelegten Erkenntnisse auf Grund persönlicher Inaugenscheinnahme oder Erfahrungen an den strittigen Grenzen gewonnen wurden und wenn sich die Verfasser unparteiisch auf beiden Seiten orientiert und auch die bereits bestehende Literatur zu Rate gezogen haben. Zugleich können sie jedem polnischen Angriff um so leichter standhalten, als die meisten Verfasser sich ausdrücklich als „aufrichtige Freunde“ Polens bezeichnen (Martel, „Pologne“, S. 4; Linfield, „Current History“, 1928, S. 665), wofür sie allerdings leider von polnischer Seite meist weniger freundlich als „Verleumder“ oder „im deutschen Solde stehend“ (z. B. Valmigièr, S. 151, Deutsche Ausgabe S. 127) gekennzeichnet

*) Anhang (4).

werden. Und doch befinden sich darunter wirklich ausgezeichnete und vornehm neutrale Beobachter, wie etwa der Lloyd George nahestehende Schotte Sir Robert Donald oder der Angehörige der Pariser Universität René Martel, der im Eingang zum Vorwort seines berühmt gewordenen Buches über Deutschlands Ostgrenzen erklärte: „Unter den großen Nachkriegsproblemen gibt es kaum wieder ein so mißliches und furchtbares Problem wie das der deutschen Ostgrenzen. Es gibt niemand mehr, der diese Wahrheit heute nicht wüßte“ („Frontières“, S. 5, Deutsche Ausgabe S. 9). Schon vorher hatte sein Landsmann, der seinerzeit auf längere Dauer in die polnische Armee abkommandierte Major d'Etchegoyen in seiner für Polen vernichtenden Broschüre „Pologne, Pologne“ (Deutsche Ausgabe S. 228) den Bestand der gegenwärtigen Grenzen angezweifelt, und ähnlich lauten auch die englischen Urteile, wie z. B. das des Kapitänsleutnants Kenworthy in dem aufsehenerregenden Buch „Will Civilization crash?“, „Die gegenwärtigen polnischen Grenzen werden nicht bestehen bleiben“, oder des früheren Unterhausmitgliedes Frederick C. Linsfield („Current History“ 1928, S. 668), der am Schluß seines in Amerika erschienenen und unendlich oft zitierten Aufsatzes ausdrücklich schreibt: „Wenn in dieser Hinsicht“ — nämlich für die baldige Revision — „nichts unternommen wird, kann der Ausbruch eines anderen Krieges nur noch eine Frage der Zeit sein.“ So wie hier klingt auch bei vielen anderen Ausländern immer wieder die große Sorge auf, daß an dieser Stelle der europäische Friede ernstlich und baldigst bedroht ist. Und aus dieser Sorge heraus haben sie alle ihre Mahnrufe zur Verständigung oder gar Intervention anderer Mächte erlassen. Einem gebürtigen Slawen aber blieb es vorbehalten, das vernichtendste Urteil über die Regelung der Ostgrenzen durch den Vertrag von Versailles und seine notwendigen Folgen zu fällen. Ein Angehöriger der früheren russischen Diplomatie, der als ausgezeichnete Kenner Polens gilt, W. K. v. Korostoff, wagte es in seinem in französischer Sprache 1929 in Paris herausgebrachten Buche „Quo vadis Polonia?“ die bittere Wahrheit niederzuschreiben, die gegenwärtige Lösung der Korridorfrage wäre „so absurd, daß sie nur aus der vollkommenen Unwissenheit derjenigen Menschen erklärt werden könne, die in Versailles über die künftigen Gesetze Europas entschieden haben“ (Franz. Ausgabe S. 229, Deutsche Ausgabe S. 212).

Die Veröffentlichungen in Zeitungen und Zeitschriften

Es würde viel zuviel Raum beanspruchen, wenn die vielfachen Veröffentlichungen der fremdländischen Tageszeitungen und Zeitschriften an dieser Stelle eingehend behandelt werden sollten. Man wird sie nur vorübergehend streifen können, um sich dann etwas näher mit den verschiedenen Buchpublikationen zu befassen, deren durchaus verschiedene Aufnahme in der Öffentlichkeit ihrer Ursprungsländer zugleich bezeichnend ist für das allgemeine Interesse wie für die Wandlung zugunsten der von uns geforderten Revision, die sich unaufhaltsam im Ausland vollzieht.

Wegen der engen politischen Verbundenheit Frankreichs mit Polen werden an erster Stelle immer gerade die französischen Stimmen interessieren, gab es doch in der französischen Literatur nach 1920 zunächst nur Veröffentlichungen, die den gegenwärtigen Zustand als vollkommen gerechtfertigt hinnahmen, meistens gestützt auf die zahlreichen polnischen Auslassungen in französischer Sprache. Gewiß erscheinen auch heute noch durchaus propolnisch eingestellte Veröffentlichungen, aber es ist doch bezeichnend, daß unter den vielen französischen Autoren, die sich mit dieser Frage befaßt haben und zum Teil immer wieder befassen, immer mehr und immer offener eine herbe Kritik an den polnischen Bundesgenossen geübt wird, die sich schließlich sogar zu ausgesprochenen Warnungen und zuweilen zu glatten Absagen verdichtet. Es muß aber auch ebenso oft ausgesprochen werden, daß alle diese Verfechter einer vernünftigen Revision, die übrigens bezeichnenderweise meist zugleich Vorkämpfer für die deutsch-französische Verständigung sind, bisher noch keinerlei praktischen Einfluß auf die offizielle Politik der französischen Regierung gehabt haben. Und ebenso geht es uns mit den Engländern, die das Problem in der Öffentlichkeit erörterten. Gewiß steht der eine oder andere manchem Staatsmann nahe, und man weiß ja nie, was hinter den Kulissen gespielt wird, aber es hat fast den Anschein, als ob man darauf warte, daß sich der ganze verwickelte Knoten eines Tages doch plötzlich und in unerwarteter Weise lösen könnte, ohne daß sich deswegen irgend jemand vorher die Finger zu verbrennen oder Sympathien zu verschmerzen brauche. Jeder erklärt, daß es die höchste Zeit zur Intervention sei, aber zugleich scheint es, als ob jeder dazu auf ein ganz besonderes Wunder hoffe, weil die Frage wegen der fortgesetzten polnischen Propagandaschreierei doch gar zu verwickelt erscheint, während darüber das Wirtschaftsleben des ganzen deutschen Ostens nachweisbar abstirbt und dadurch noch mehr der Boden für die von allen befürchtete Verzweiflungsstimmung bereitet wird, der keine noch so gut gemeinte Osthilfe der deutschen Regierung auf die Dauer wird steuern können, während zugleich in Polen mit amtlicher Billigung maßlos gehezt wird. Daß bei einer derartigen Lage eine große Katastrophe nahezu unausbleiblich ist, hat der ebenfalls revisionsfreundliche Mussolini sehr wohl erkannt, als er kürzlich in einer Unterredung mit einem römischen Sonderkorrespondenten der „Saturday Review“ (Herbst 1930) offen erklärte: „Die Polen täten gut daran, ihre Haltung zu ändern, um nicht ihre Existenz auf das Spiel zu setzen.“

Frankreich

Während die ernsthafteste Erörterung des Korridorproblems zunächst wohl in der französischen Linkspresse begann und sich auf pazifistische oder außenpolitisch weiter blickende Menschen der ihr nahestehenden Kreise stützte, kann man jetzt doch schon einen deutlichen Fortschritt auch in den Rechtsblättern feststellen. Robert Tourly, der Chefredakteur der sozialistischen Pariser Zeitung „Le Soir“, hat mehrmals in längeren Artikeln offen die Forderung ausgesprochen, daß Polen auf Danzig und den Korridor verzichten müsse, und zu der gleichen Ansicht bekannte sich schon

1923 der jetzige Herausgeber der rechtsradikalen „Victoire“, Gustave Hervé, der vor kurzem erst in seiner offenen Anfrage an die Führer der deutschen Rechten neben anderen Punkten ausdrücklich auch die Rückgabe des Korridors als Voraussetzung einer deutsch-französischen Verständigung anführte. Allerdings darf man Hervé wohl nicht allzuviel Bedeutung beimessen. Auf einen ähnlichen Ton sind die Äußerungen des Professors Pierre Valmigrè in der ebenfalls links gerichteten „Dépêche de Toulouse“ gestimmt, die zu den größten Tageszeitungen Südfrankreichs zählt. Andererseits bezeichnete auch der gemäßigte Senator des Departements Aisne, M. Cheneboit, einem Berichterstatter des Berliner „Tag“ gegenüber den Korridor als einen „Pfahl im Fleische Deutschlands“. Auch französische Militärs, wie z. B. im „Oeuvre“ der General Weygand, der Polen vor der bolschewistischen Invasion rettete, kennzeichneten den Korridor als: „Unnütz im Frieden, nicht zu verteidigen im Kriege“, eine Ansicht, die übrigens auch Martel in seinen Büchern „La Pologne et nous“ (S. 225) und „Les Frontières orientales de l'Allemagne“ (S. 175) und d'Ormesson in der „Revue de Paris“ (1930, S. 604—605) vertreten („En cas de conflit armé, le corridor polonais n'aurait que quelques heures à vivre“). Bezeichnend ist übrigens, daß sogar das offizielle Organ des französischen Generalstabes, die „France Militaire“ (etwa dem deutschen „Militär-Wochenblatt“ entsprechend) Ende 1930 eine Artikelserie von Arnold Reckberg veröffentlichte, der eine Einigung zwischen Deutschland und Frankreich unter besonderen Bedingungen erörtert, wobei auch die Rückgabe Danzigs und des Weichselkorridors eine Rolle spielt. Allerdings lauteten die Kommentare der Redaktion dazu recht skeptisch. Andere Pariser Blätter wie die „Volonté“, der „Populaire“, der „Petit Parisien“ und das „Echo de Paris“ beschäftigten sich besonders im Jahre 1930 immer wieder mit dem Korridorproblem und brachten teilweise sogar Interviews namhafter Deutscher. Auch eine Dame, die französische Schriftstellerin Suzanne de Callias hat in einer Artikelserie und gelegentlich des Vortrags des Pressechefs des Jungdeutschen Ordens, Abel, in Paris mutig gegen den Korridor Stellung genommen. Ebenso übrigens auch bei ähnlicher Gelegenheit im Februar 1928 Fonteney, der Vertreter des französischen Frontkämpferbundes „La semaine du Combattant“. Schon 1926 veröffentlichte Louis Claudon in der „Revue des deux Mondes“ (1. Oktober 1926) eine kritische Studie über die Lage Danzigs. In den Zeitungen „Information“, „Quotidien“, „L'Ordre“, „Volonté“, „République“ und anderen hat man immer wieder Beseitigung der Gefahrenquelle verlangt, während Jules Sauerwein sich im „Matin“ mehr propolnisch einstellte, obwohl er am 22. April 1926 auch Arnold Reckberg das Wort zu Verständigungsvorschlägen gab. Ähnlich war die Haltung des „Temps“ und der Zeitschrift „Revue de Paris“, nach welchen (19. Januar 1925) das Bestehen des Korridors für Deutschland angeblich keine Schwierigkeiten mit sich bringt. In der „Revue de Paris“ hat dann allerdings 1930 auch d'Ormesson den Vorschlag eines „deutschen Korridors durch den polnischen Korridor“ entwickelt, wie ihn ähnlich schon früher

der Pariser Professor der Germanistik, Kößler, in den „Cahiers“ der französischen Gesellschaft für Menschenrechte gemacht hatte. Ein anderer französischer Pazifist, Prof. Basch, hat ebenfalls schon Anfang März 1925 in der Zeitschrift „Ere Nouvelle“ seine warnende Stimme erhoben und Polens Haltung in Danzig als eine Gefahr für den europäischen Frieden erklärt. Eine sehr interessante Studie eines anonymen Verfassers konnte man auch in der von dem Politiker de Jouvenel herausgegebenen „Revue des Vivants“ lesen, ebenso wie sich auch die in Paris erscheinende „Revue Nouvelle“ (März 1930) mit dem Problem beschäftigte. Selbstverständlich kann die hier gebrachte Aufzählung bei der Fülle und systematisch schwer erfassbaren Art des Materials keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, und das gleiche gilt natürlich auch für den hier folgenden Absatz.

England

In der englischen Tagespresse ist es besonders der „Manchester Guardian“, der immer wieder (zuletzt Mai, Juni, August, November, Dezember 1930) die Korridorfrage diskutiert und auf Abhilfe dringt, während der Chefredakteur des „Observer“, Garvin, noch im Februar 1925 erklärte, daß England für den Korridor keinen Krieg führen würde, allerdings auch im März gleichen Jahres in seiner Zeitung Abänderungsvorschläge erscheinen ließ. Der Außenpolitiker Spencer stritt im August 1930 in der „Daily News and Chronicle“ den Ostgrenzen jede Stabilität ab, während die „Times“ sich mehr propolnisch beeinflusst zeigte. Bezeichnend ist auch die Wandlung in der Anschauung eines früher so deutschfeindlichen Mannes wie Lord Rothermere, der im „Daily Express“ für Revision eintrat. Ebenso bezeichnend sind die wohlwollenden Besprechungen des Buches von Sir Robert Donald in der ganzen großen Presse Englands. Von den Zeitschriften war es besonders die „Nation and Athenaeum“, die am 31. Oktober 1927 die gegenwärtige Lösung als „unmöglich“ bezeichnete, weil sie die „europäische Atmosphäre vergiftet“, und ähnlich ist die Anschauung Gerald Barry's in der „Weekend Review“ sowie des Korrespondenten der „Saturday Review“. Beiträge in der „The new Republic“ (10. August 1924), in der „Fortnightly Review“ (August 1926) und in der „English Review“ zeigen deutlich polnische Beeinflussung, besonders in einem auch als Sonderdruck erschienenen Artikel der letzteren (September 1925) „Poland, Germany and the Sea“ von einem „Diplomaten“, dessen Kartenmaterial wegen der polnischen Ortsnamen allzu deutlich seinen Ursprung verrät. Bemerkenswert sind die Arbeiten in der „Fortnightly Review“ 1927 von Caldwell und 1929 von Ph. Brown, daneben diejenigen von „Nordicus“ 1928 in der „Review of Reviews“. Bei der Wertung der englischen und amerikanischen Presse darf man nie vergessen, daß es in der anglikanischen Welt nur wenige Journalisten und Pressemitarbeiter gibt, die des Polnischen mächtig sind. Mithin pflegen die Korrespondenten dieser Blätter in den meisten Fällen Polen zu sein, wodurch eine Färbung des Materials von vornherein gegeben ist. Sehr unangenehm vermerkten es die Polen nun aber, daß sich sogar der Schriftsteller John Galsworthy in einem Bericht über den Pen-Klub-Kongreß in War-

schau von Anfang Juli 1930 wenigstens für eine Neutralisierung des deutsch-polnischen Streitgebiets aussprach.

In der sprachverwandten amerikanischen Presse macht sich erst in Nordamerika allerjüngster Zeit ein Wechsel der Anschauungen zugunsten Deutschlands bemerkbar. Die Vertreter einzelner Zeitungen wie vor allem aber auch der großen amerikanischen Nachrichtendienste (z. B. „Associated Press“ mit etwa 1200 angeschlossenen Zeitungen) kommen auf Grund persönlicher Information in den betroffenen Gebieten zu ganz anderen Ansichten, als sie ihnen bisher durch ihre Untermittarbeiter vermittelt wurden. Eine in Europa erscheinende, allerdings nicht sehr ernst zu nehmende amerikanische Zeitung „American News“ widmete kürzlich den Ostproblemen sogar eine ganze Sondernummer (September 1930, Ostpreußennummer). Auffallen mußten auch die Äußerungen eines so führenden und einst antideutschen Zeitungsmannes wie William Randolph Hearst in der „Frankfurter Zeitung“ (Sommer 1930), in denen er die ganze Lage als „ungerecht“, „ungefund“ und „unfriedlich“ bezeichnete — allerdings wurde er kurz darauf auch aus Frankreich ausgewiesen. Die große und vielgelesene amerikanische Zeitschrift „Current History“ erregte im Februar 1928 Aufsehen mit einem, seitdem immer wieder zitierten Beitrag des ehemaligen englischen Unterhausmitgliedes Frederick C. Linsfield „Der polnische Korridor als Hindernis für den Frieden“, der vor allem Revision unter Berücksichtigung des tief gestörten wirtschaftlichen Lebens in Europa forderte (Current History 1928, S. 668). Warnend unterstrich er: „Es ist hiezulande (nämlich in Amerika) noch lange nicht genügend erkannt, wie sehr dieser Korridorstreit die politische Atmosphäre Europas vergiftet und in welchem Umfang wir darin verwickelt werden können“ (Current History 1928, S. 667). Im Mai 1930 ergriff dann in der gleichen Zeitschrift eine amerikanische Lehrkraft von der Columbia-Universität, Mary E. Townsend auf Grund persönlicher Eindrücke das Wort (Current History 1930, S. 333—336), um das Ergebnis der nunmehr zehn Jahre bestehenden Zustände zu kennzeichnen. Sie schloß bezeichnenderweise ihre Ausführungen mit den Worten: „Ganz gewiß haben die Erfahrungen der vergangenen Dekade einen deutlichen Beweis dafür geliefert, daß die Regelung durch den Friedensvertrag gegenwärtig nicht der wünschenswerten Ordnung entspricht“ (Current History 1930, S. 336). Und ähnlich sind die Erkenntnisse des amerikanischen Obersten E. Alexander Powell in dem durchaus nicht deutschfreundlichen Magazin „Liberty“ (Chicago) vom 31. Januar 1931.

Aus der europäischen Presse wären noch zu erwähnen Beiträge in den italienischen Zeitungen „Corriere della Sera“, „Epoca“ (1925) und „Giornale di Genova“ (Leitartikel, September 1930), die durchaus für Revision sind, sowie eine Arbeit „Die neue Orientierung Deutschlands. Aus dem Osten das Licht?“ von Mario Bruniera im „Corriere Padano“ (Nr. 17, 1930), der besonders von einem Neobaltismus als einer neuen germanischen Ostbewegung spricht und damit leider mehr vorausahnt, als gegenwärtig tatsächlich vorhanden ist. Weitere Beiträge finden sich in den großen Italien und andere Länder

Zeitungen Norwegens, Dänemarks, Schwedens, Finnlands, Lettlands, Ungarns und selbstverständlich auch in der Schweizer Presse, sogar in der mehr französisch eingestellten der Westschweiz wie „Journal de Genève“, „La Suisse“ und „Feuille d'avis de Lausanne“.

Die Buchveröffentlichungen

Diejenigen Ausländer aber, die Gelegenheit hatten, ihre theoretischen Studien über die Ostprobleme durch Besichtigungsreisen an Ort und Stelle zu vervollkommen, haben meist ihre Ansichten in mehr oder weniger umfangreichen Buch-Publikationen niedergelegt, wobei man hauptsächlich in der Zeit von 1928—1931 ein beträchtliches Anschwellen dieser Literatur gewiß als Symptom dafür ansehen kann, daß im Ausland in neuerer Zeit immer stärker die Erkenntnis reift, daß man diese Dinge unmöglich noch lange so treiben lassen kann. Während die meisten dieser Druckschriften mehr oder weniger starke Broschüren sind, gibt es — namentlich im Englischen — doch einige, vorzüglich ausgestattete, starke Bücher, deren sachliche Tonart besonders überzeugend wirkt, namentlich wenn man die Erzeugnisse der polnischen Auslandspropaganda daneben hält. Es ist selbstverständlich, daß die größeren Werke mit gutem Kartenmaterial versehen sind — von dem hier gleichzeitig einige Proben gegeben werden — und daß sie auch eingehender Literaturnachweise aus dem gesamten europäischen Material nicht ermangeln, wobei man völlig unparteiisch auch die deutschen und polnischen Quellen auszuwerten suchte.

Frankreich

Unter den Autoren dieser Bücher stehen wiederum der Zahl nach die Franzosen an erster Stelle, auch stammen von ihnen die frühesten Veröffentlichungen dieser Art. Weiterhin ist interessant zu beobachten, daß die Franzosen sehr häufig voneinander und auch aus englischen Werken zitieren und daß sie zuweilen die gehörten deutschen und polnischen Ansichten zunächst in seitenlangen wörtlichen Wiedergaben bringen, ehe sie zum Schluß zu einer eigenen Stellungnahme kommen. Auch diese Stellungnahme ist erst neuerdings deutlicher und ablehnender gegen die polnischen Ansprüche geworden. Nebenbei sei noch erwähnt, daß selbstverständlich die meisten der hier zitierten Franzosen Freunde und Vorkämpfer einer deutsch-französischen Verständigung sind und daher die Ostfragen zunächst unter dem Gesichtswinkel einer drohenden Beeinträchtigung dieser Wünsche betrachten, wobei die Notwendigkeit eines Bündnisses mit Polen vielfach überhaupt abgestritten wird.

Bezeichnend ist, daß die ersten sachlichen Darstellungen der Verhältnisse von Politikern der jüngeren Generation erfolgten, wobei man sich durchaus darüber klar war, daß Deutschland keinen Verzicht auf Danzig und den Korridor annehmen würde, und wobei auch schon gewisse Vorschläge zum „Unsichtbarmachen“ der Korridorgrenzen aufstauhen. Hierhin gehören die Schriften von Jacques Bainville „Les Conséquences politiques de la paix“, Maurice Pernot „L'épreuve de la Pologne“ und „L'Allemagne d'aujourd'hui“, Georges Blun „L'Allemagne mise en nu“, Jaques Kayser, Paul Franc, Camille Lemer-

cier „Les Etats unis de l'Europe — de Versailles à Locarno“ und René Martial „La Pologne jadis et de nos jours“ (Paris 1928), der unzweifelhaft polnisch beeinflusst ist. Natürlich gibt es noch eine ganze Reihe von Veröffentlichungen über Polen in französischer Sprache, die aber hier absichtlich ausgeschaltet sind, da sie sich nicht speziell mit den strittigen Grenzfragen, sondern nur mit der Geschichte und dem Aufbau des polnischen Staates befassen.

Es ist bezeichnend, daß das früheste der hier angeführten Bücher von einem französischen Major stammt, der mit der Hallerarmee nach Polen ging und natürlich in den Jahren des großen Durcheinanders während und nach dem Bolschewistenkrieg die ungünstigsten Eindrücke von den dortigen Verhältnissen empfangen mußte. Darum ist auch dieses Buch hier nur zweimal zitiert worden, obgleich es unter dem Titel „Polens wahres Gesicht“ (K. S. Koehler, Berlin und Leipzig 1927) auch im Deutschen erschienen ist und wegen seiner vernichtenden Urteile sogar den Deutschen frappiert. Der Originaltitel lautet: „Pologne, Pologne“ von Graf Olivier d'Etchegoyen, Ritter der Ehrenlegion (Paris 1926). Das Jahr 1927 brachte uns das berühmte Buch „Locarno sans rêves“ von Alfred Fabre-Luce (Bernard Grasset, Paris 1927), das unser Problem allerdings nur flüchtig im Zusammenhang mit dem polnischen Bündnis streift. Dagegen vermittelte das Jahr 1928 eine Reihe Publikationen ernsterer Art, von denen zunächst „Vive la Pologne, monsieur!“ von G. Peytavi de Saugères (Paris 1928) genannt werden muß, weil es bereits so etwas wie eine bittere Resignation enthält, als ob die ganze Streitfrage niemals bereinigt werden könne (S. 135: C'est en fait la grosse question, qui divise et divisera les deux pays). Recht interessant — schon wegen der im Titel angedeuteten Problemstellung — ist die im folgenden Jahre erschienene Broschüre „Les Alpes ou le Rhin?“ (KRA Editeur, Paris 1928) von Georges Roux, der im März 1930 abermals einen Aufsatz in der Pariser Zeitschrift „Revue Nouvelle“, „Der Kampf um die deutsch-polnischen Grenzen“, veröffentlichte und darin noch einmal energisch die Forderung seines Buches nach dem deutsch-polnischen Kondominium unterstrich (S. 38 und „Les Alpes“ S. 117), ohne dabei freilich zu bedenken, daß in Anbetracht der deutschen wie der polnischen Mentalität eine solche Lösung wohl praktisch nur schwer zu verwirklichen wäre, wie das bedenkliche Beispiel des Danziger Hafenausschusses wohl jedem Sehenden deutlich genug beweist. In das gleiche Erscheinungsjahr fällt übrigens auch eine Broschüre „Confiance en Allemagne?“ von Vladimir d'Ormesson, auf den sich auch Roux bezieht und der als Rechtspolitiker immer wieder das Thema in der „Revue de Paris“ und im „Temps“ erörtert hatte. Während er noch früher in der Broschüre „Nos illusions sur l'Europe centrale“ (Librairie Plon, Paris) jede Schwächung Deutschlands begrüßt hatte, weil er die größten Gefahren von einem etwaigen deutsch-russischen Bündnis nach dem Wiedererstarben beider Mächte fürchtete, glaubte er zur Beseitigung der deutsch-polnischen Spannung einen Handelsvertrag mit besonderen Friedlichkeitsklauseln vorschlagen zu müssen, für dessen Bewilligung Deutsch-

land entschädigt werden sollte durch die Rückgabe eines Teils der von Frankreich und England eingesteckten ehemaligen deutschen Kolonien. Erst im August 1930 kommt er in weiterer Entwicklung dazu, in dem bereits erwähnten Beitrag „Le Problème de l'Est“ in der „Revue de Paris“ nunmehr für Deutschland einen Korridor reichseigener Verkehrslinien durch das polnisch bleibende Gebiet vorzuschlagen, wobei übrigens für uns Deutsche noch eine so offene Schlusserkenntnis interessant ist wie diese: „Bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge von einem Ost-Locarno sprechen, hieße in den Wind reden“ (S. 589). Sehr viel weniger voreingenommen und sehr viel gründlicher ist der slawistische Forscher an der Sorbonne, René Martel, dessen Buch von 1928 „La Pologne et nous“ hieß (André Delpeuch Editeur, Paris 1928) und schon im Vorwort („La Pologne...“, S. 4) vor der großen Illusion einer wahren französisch-polnischen Freundschaft warnte. Schon dort erhebt er die ernste Mahnung, das „barbarische Monstrum“ des Korridors und die „ungerechte und ständige Provokation“ der Unterwerfung Danzigs unter Polen („La Pologne...“, S. 240) baldigst zu beseitigen, zu deren vertiefter Begründung er dann 1930 sein großes und überall anerkanntes Hauptwerk „Les Frontières orientales de l'Allemagne“ (Marcel Rivière, Paris 1930) herausbrachte, das unterdessen unter dem Titel „Deutschlands blutende Grenzen“ (Gerh. Stalling, Oldenburg 1930) auch in deutscher Übertragung erschien. Durch sein sorgfältiges Quellenstudium und sein umfangreiches 5^{1/2} Seiten starkes Literaturverzeichnis ist es ebenso bemerkenswert wie durch sein offenes und aufsehenerregendes Schlußbekenntnis: „Man spielt nicht unbegrenzt mit dem Feuer. Es (nämlich Europa) muß eingreifen und sich beeilen, wenn der Friede erhalten bleiben soll. Es muß den Willen haben, schließlich zu einer endgültigen Ordnung der Dinge zu gelangen, zu einer wohlabgewogenen menschlichen Ordnung, die von der Gerechtigkeit erleuchtet ist, und diese Ordnung muß es durchsetzen, selbst wenn und namentlich wenn Opfer unerläßlich sind, um den Vergleich zustande zu bringen ... noch ist es Zeit. Morgen vielleicht wird es zu spät sein“ (Frontières, S. 180, Deutsche Ausgabe S. 168). Martel setzte Anfang 1931 seine gründliche Arbeit fort mit einer weiteren umfangreichen Broschüre „La France et la Pologne; Réalités de l'Est Européen“ (Marcel Rivière, Paris 1931), die sich wiederum mit Polens Abenteuerpolitik und mit der Korridorfrage und dem weißrussischen Problem befaßt, zusammenfassend den Ernst der Lage auch für Frankreichs Zukunft kennzeichnet und mit der Mahnung schließt, daß Frankreich im Interesse seines eigenen Ansehens ebenso wie für „die geheiligte Sache des Friedens und der Menschlichkeit“ „anständig und mutig“ an die notwendig gewordene Berichtigung der gemachten Fehler herangehen müsse (S. 288). Auf diese besten französischen Werke werden wir noch häufiger zurückkommen müssen, vorher jedoch sind noch einige andere Erscheinungen zu erwähnen, wie z. B. die 1929 herausgekommene Broschüre „Et demain? France, Allemagne et Pologne (Silesie et Dantzig)“ des südfranzösischen Professors Pierre Valmigière (Eugene Signière, Paris), der Herriot nahesteht und nach Erscheinen dieses Buches bereits wieder neue prak-

tische Studien an den deutschen Ostgrenzen getrieben hat. Das Buch erlebte noch im gleichen Jahre eine deutsche Ausgabe unter dem wörtlich übertragenen Titel „Und morgen? Frankreich, Deutschland und Polen“ (Brückenverlag G. m. b. H., Berlin W 35, 1929). Valmigièr zitiert unter anderem auch seinen Landsmann Robert Tourly, der im selben Jahre sein Buch „Berlin—Varsovie—Dantzig. Le conflit de demain“ (Paris 1929) erscheinen ließ, nachdem er den Inhalt zunächst in Gestalt einzelner Aufsätze in der sozialistischen Zeitung „Soir“ veröffentlicht hatte, deren Chefredakteur er ist. Auch hiervon gibt es eine deutsche Ausgabe „Berlin—Warschau—Danzig. Der Konflikt der nächsten Zeit“ (Gilde-Verlag, Köln 1929). Anfang 1931 legte auch Tourly eine neue Veröffentlichung vor, betitelt: „Derrières les brumes de la Vistule“ (Collection „La vie d'aujourd'hui“, Editions de la „Nouvelle Revue Critique“, Paris 1931). Selbstverständlich riß der Strom der Publikationen auch 1930 nicht ab und brachte neben dem bereits genannten Hauptwerk Martels vor allem zwei Broschüren, von denen „Où va la Pologne?“ von dem katholisch-demokratischen Deputierten Ernest P e z e t (Jules Tallandier, Paris 1930) rettungslos in polnischem Fahrwasser treibt, während Régis de Vibraye sich in seinem „Allemagne 1930“ (Seret et Fils, Bordeaux 1930) zur Kennzeichnung des gegenwärtigen Deutschland darauf beschränkt, es als bemerkenswerte deutsche Ansicht wiederzugeben, daß Danzig, der Korridor und Oberschlesien als Minimum der Grenzrevision an Deutschland zurückgegeben werden müßten (Vibraye, S. 81, 104 ff.). Diese ganze französische Literatur — vor allem die sehr sachlichen Bücher von Martel — ist deswegen von großer Bedeutung für uns, weil sie ihren Landsleuten endlich die Möglichkeit gibt, sich von einseitiger Information — namentlich aus den mehr oder weniger getarnten polnischen Quellen — freizumachen.

Weniger zahlreich und erst der jüngsten Zeit entstammend sind die England englischen Werke, die sich vornehmlich auszeichnen durch ruhige Sachlichkeit und durch mehr wirtschaftliche Betrachtungsweise. Auch bei ihnen steht übrigens das schon bei d'Ormesson erwähnte „Gespenst“ einer möglichen deutsch-russischen Verständigung dauernd im Hintergrund, weshalb sie zur Erhaltung des Weltfriedens lieber für die Berücksichtigung der allmählich immer mehr als gerecht empfundenen deutschen Ansprüche sind, besonders da schon das früheste dieser Bücher „Polands westward trend“ von R. B. Hansen (G. Allen & Unwin, London) einwandfrei die immer noch weitergehenden polnischen Annexionsansprüche auf Ostpreußen und die Oderlinie nachwies. (Erstausgabe deutsch: „Polens Drang nach dem Westen“, S. Koehler, Berlin 1927.)

Im Jahre 1928 erschien bereits die deutsche Übertragung „Vor kommenden Kriegen“ (Universitätsverlagsbuchhandlung Wilh. Braumüller, Wien und Leipzig 1928) des Buches „Will civilisation crash?“ (Ernest Benn, London 1927) von J. M. Kenworthy, ehemaliger Seeoffizier, ältester Sohn eines Lords und dennoch als Abgeordneter der Arbeiterpartei Mitglied des Unterhauses, das bezeichnenderweise in seinem 9. Kapitel unter der Überschrift „Die alte Fehde am Rhein“ auch die Korridorfrage mit be-

handelt und die Zusammenhänge z. B. mit einem Satze wie dem folgenden blizartig beleuchtet: „Deutschland hätte den Verlust von Elsaß-Lothringen und sogar den des Saargebietes verwinden können, aber mit der Weigerung, den Österreichern den Anschluß an das Deutsche Reich zu erlauben, und mit der Zuwendung rein deutschen Gebietes im Osten an die Polen werden sie sich niemals abfinden“ (Kenworthy, S. 172, Deutsche Ausgabe). Das Jahr 1929 brachte dann zwei sachlich und durch ihre Gegenüberstellung bemerkenswerte Veröffentlichungen, nämlich „Eagles Black and White. The Fight for the Sea“ von „Augur“ (Appleton and Company, London-Newyork 1929) und „The Polish Corridor and the Consequences“ von Sir Robert Donald (Thornton Butterworth, London 1929). Der anonyme Autor des erstgenannten Buches ist der bekannte Osteuroparedakteur der „Times“ und Außenpolitiker der „Fortnightly Review“, der bereits eine Reihe anderer außenpolitischer Schriften, darunter „Germany in Europe“ und „Peace in Europe“ (im gleichen Verlag 1927 und mit ähnlichen Bemerkungen über die Ostfrage), veröffentlicht hatte und hinter dem sich ein franko- und polonophil eingestellter Russe namens Poliakow verbirgt. Dementsprechend ist denn auch die Einstellung seines Buches recht zynisch gegenüber den deutschen Forderungen, und er glaubt prophezeien zu können, daß man in zehn Jahren gar nicht mehr vom Korridor reden werde. Von ihm stammt auch das irreführende Wort vom „Deutschen Korridor“ durch Polen (vgl. Augur, zitierte Karte von S. 108), falls man den nördlichen Teil des angefochtenen Gebiets zurückgeben werde (S. 118 ff.). Auch glaubt er den Engländern weismachen zu dürfen, daß die gegenwärtige Regelung ihrem Wirtschaftsinteresse besser entspräche, während jede Rückgabe des Gebiets den englischen Ostseehandel und vor allem den Verkehr mit dem nordosteuropäischen Hinterland unter deutsches Tarisdiktat beugen würde (S. 121 ff.). Schließlich versucht er propolnische Beeinflussung durch die Resignation: „Das Schlimmste am sogenannten Korridor ist, daß es keine irgendwie denkbare Lösung gibt, die wirklich beide Teile zufriedenstellen würde“ (Augur, S. 117), und darum empfiehlt dieser Menschenfreund, sich lieber über das ohnmächtige Deutschland hinwegzusetzen und den gegenwärtigen Zustand beizubehalten (S. 126). Einen scharf entgegengesetzt gerichteten Standpunkt nimmt aber ein echter Brite, Sir Robert Donald, ein, der als früherer Chefredakteur des „Daily Chronicle“ auch Lloyd George sehr nahestand und dessen ruhig geschriebenes und gut ausgestattetes Buch auch in der englischen Presse aller Richtungen ein ausgezeichnetes Echo hatte. Das Buch enthält vor allem auch einmal diskutabile Reformvorschläge, obgleich sie uns Deutschen durchaus noch nicht als das Erstrebenswerteste erscheinen werden. Immerhin verdient es auch die bereits vorbereitete und demnächst erfolgende Veröffentlichung in deutscher Sprache, schon wegen des einwandfrei deutschen Schlußbekenntnisses: „Der Korridor ist das drohendste Sturmszentrum auf dem Kontinent. Wie die Gefahr am besten aus dem Wege zu räumen ist, wie man scheinbar Unvereinbares am besten ausgleichen kann, das wird die zwingende Aufgabe der Staatsmänner sein“ (S. 269).

Auch im Jahre 1930 erschienen drei größere englische Werke, die am Korridorproblem nicht vorübergehen konnten und von denen zunächst genannt sei „Europe since 1914“ (G. Bell & Sons, London 1930) von S. Lee Benns. Eingehender behandeln das Problem jedoch „Britain and the Baltic“ (Methuen & Co., London) vom Major E. W. Polson-Newman und „The Fruits of Folly“ (Hutchinson & Co., London) von einem ebenfalls anonymen Verfasser, hinter dem sich jedoch wohl ein sehr bekannter englischer Journalist namens Lyon verbirgt. Beide Bücher sind von großen Gesichtspunkten und besonders vom Standpunkt des englischen Interesses geschrieben und behandeln große politische Fragen des Europa nach Versailles mit jeder nur wünschenswerten Offenheit, wobei um so mehr ins Gewicht fällt, daß beide sich nicht nur für beschleunigte Revision, sondern vor allem auch für Rückgabe der strittigen Gebiete an Deutschland einsetzen. „Wer Einsicht und Mut genug besitzt, der Wirklichkeit — so unangenehm sie sein mag — ins Auge zu sehen, wird der Sache des Friedens und der Zivilisation einen praktischen Dienst leisten, indem er mithilft, eine unnormale und nicht aufrechtzuerhaltende Lage zu ändern, solange es noch Zeit ist dazu“ („Fruits“, S. 294). Die neueste englische Bucherscheinung „Can war be averted?“ (Thornton Butterworth, London 1931) stammt aus der Feder von Sir Leo Chiozza Money und stellt zum Schluß den berühmten 14 Punkten von Wilson 14 Friedenspunkte gegenüber, von denen Punkt 7 lautet: „Grenzberichtigung: Gerechte Berichtigung der politischen Grenzen in der Welt unter besonderer Berücksichtigung der durch den Vertrag von Versailles und der anderen mit ihnen verbundenen Friedensverträge geschaffenen Grenzen.“

In dem den Engländern stamm- und sprachverwandten Nordamerika erschien unseres Wissens als bisher einzige, hierhergehörige Publikation das Buch „America and the New Poland“ von H. H. Fisher von der Stanford-Universität, unter Mitarbeit von Sidney Brooks (The Macmillan Company, New York 1928). Es stützt sich auf die an dieser Universität gesammelte Hoover-Kriegsbücherei und verrät im Vorwort und Text direkte, noch mehr aber wohl indirekte polnische Mitarbeit durch unkritische Benutzung propolnischer Materials. Und doch findet sich dort eine Stelle, wie: „Polen hat bedeutend weniger bekommen, als es auf der Friedenskonferenz beanspruchte, aber immer noch mehr, als ihm nach Ansicht der Deutschen und einiger Alliierten zukam“ (Fisher, S. 160).

Aus der italienischen Literatur waren die drei in den verschiedensten Sprachen über die ganze Welt verbreiteten Hauptbücher des ehemaligen Finanzministers und späteren Ministerpräsidenten Francesco Nitti bereits eingangs erwähnt (Deutsche Ausgaben: „Das friedlose Europa“ 1922, „Der Niedergang Europas“ 1923 und „Der Friede“ 1925; Verlag Frankfurter Sozietätsdruckerei, Frankfurt a. M.). Aus ihnen werden noch manche treffenden Stellen im Laufe der weiteren Betrachtung anzuführen sein. Beachtenswert ist aber auch das Spezialwerk eines anderen Italieners, der in der amtlichen Eigenschaft als erster italienischer Gesandter in Warschau lange in Polen gelebt und all diese Fragen und Verhältnisse an Ort

und Stelle studiert hat. „La risurrezione della Polonia“ von Francesco Tommasini erschien bereits 1925 in Mailand, sehr zum Mißvergnügen der Polen, die dem Verfasser Mißgünstigkeit vorwarfen, weil es ihm angeblich nicht gelungen war, die von Italien erhofften umfangreichen Wirtschaftsverbindungen mit Polen zustande zu bringen. Auch in diesem Buch wurde auf Grund eingehender persönlicher Kenntnis der Korridor bereits als eine „unheilbare Wunde im lebenden Fleisch Deutschlands“ bezeichnet (S. 157). Noch vernichtender war das Urteil des Universitätsprofessors Attilio Cabiati aus Turin, der 1930 eine Schrift „1919—29. Da Versailles all' Aja. Il Piano Young“ (Gatelli Bocca, Torino 1930) herausgab und diese dann noch für die von ihm autorisierte deutsche Übertragung „Der Widersinn der Reparationen und die Internationale Bank“ (Robert Klett & Co., Berlin 1930) etwas erweiterte, wobei er ausdrücklich betonte, nicht vom Recht oder von moralischen Gesetzen zu sprechen, „sondern von wirtschaftlicher und politischer Zweckmäßigkeit“ (Deutsche Ausgabe S. 106). Und in diesem Kampf gegen die „wirtschaftlichen und geographischen Sinnlosigkeiten des Versailler Vertrages“ sagte er ausdrücklich: „Ein typisches Beispiel hierfür ist die absurde Einrichtung des Danziger ‚Korridors‘“ (Deutsche Ausgabe S. 103). Ein anderer italienischer Publizist, Sergio de Cesare, veröffentlichte zur gleichen Zeit eine interessante Broschüre mit dem bezeichnenden Titel „Balcani di Nord-Est“ (Anacreonte Chiurazzi e Siglio, Neapel 1930), die zu dem Schluß kommt, daß man mit etwas Nachgiebigkeit auf der deutschen Seite und mit Verzicht auf den starren, unverföhnlichen, kurzsichtigen Versailler Geist auf polnischer Seite zu einer Lösung im Interesse beider Nationen kommen müsse, da der heutige Zustand ein gefährliches Absurdum sei. — Durch die Tatsache, daß zur Zeit ein italienischer Völkerbundskommissar, der Graf Gravini di Romazza, in Danzig residiert, werden übrigens mehr als früher auch italienische Publizisten und Männer der Öffentlichkeit in den Osten gezogen, so daß man wohl in der kommenden Zeit mit noch weiteren Veröffentlichungen zu den Ostproblemen wird rechnen können.

Verschiedene

In diesem Zusammenhang darf man auch nicht vorübergehen an dem Werk des Holländers R. Slaes, „Das Problem der Territorialkonflikte. Eine Untersuchung über ihre Grundlagen und Eigenschaften am Beispiel der Territorialgeschichte Polens“ (H. J. Paris, Amsterdam 1929). Es werden nur allgemein völkerrechtliche Fragen behandelt, wobei sich der Verfasser nur auf, noch dazu ältere, deutsche Literatur stützt und die polnische gar nicht beachtet. Für die Frage der Grenzrevisionen bezeichnend ist seine Erkenntnis, daß in der Geschichte Polens Gebietsstreitigkeiten niemals „auf rechtlichem Wege nach deutlichen, unanfechtbaren und als gerecht anerkannten Grundsätzen gelöst“ wurden. „Gleich aussichtslos ist in dieser Hinsicht der Ausblick in die Zukunft.“

Endlich sollen noch zwei Bücher eines Slawen erwähnt werden, deren Urteile um so mehr Beachtung verdienen und Durchschlagskraft haben, als ihr Verfasser als Angehöriger der alten russischen Diplomatie wie als Vertreter der amerikanischen „New York World“ sowie englischer, holländi-

scher und serbischer Zeitungen in Danzig und Polen nach 1920 als ein besonders guter Kenner gerade der polnischen Verhältnisse gilt. W. A. von Korostowetz war von 1912—17 Sekretär in der Ersten politischen (europäischen) Sektion des russischen Außenministeriums, er legte seine Beobachtungen und Ansichten nieder in dem im Jahre 1929 in französischer Sprache erschienenen Buch „Quo vadis Polonia?“ (Marcel Rivière, Paris 1929), das auch in deutscher Übertragung als „Polnische Auf-
erstehung“ (Verlag für Kulturpolitik, Berlin 1929) vorliegt. Das Schlusswort des Kapitels „Ein gefährliches Problem: Danzig und der Korridor“ lautet geradezu: „Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Grenzziehung des Versailler Vertrages in Osteuropa unhaltbar ist und daß die Großmächte früher oder später dazu kommen werden, daß Danzig und der Korridor seinem rechtmäßigen geschichtlichen Besitzer Deutschland zurückgegeben werden müssen“ (Deutsche Ausgabe S. 241; Französl. Ausgabe S. 251).

Auf andere Staaten angewandte Vergleiche

Während alle einsichtigen Beurteiler sich immer wieder bemühen, darzulegen, daß dieser Korridor in politischer, militärischer und wirtschaftlicher Beziehung eine vollkommene Unmöglichkeit ist (vgl. auch Sabre-
Luce, S. 32), versucht die polnische Auslandspropaganda immer wieder, nachzuweisen, daß es bereits seit langem eine Reihe anderer „Korridore“ in der Welt gäbe, ohne daß sich bisher darüber irgendwelcher Streit erhoben habe, daß also die deutschen Behauptungen und Beschwerden nicht allzu ernst genommen zu werden brauchten. Der Pressechef der polnischen Botschaft in Paris, Casimir Smogorzewski, hat sich in seinem Buch „La Pologne, l'Allemagne et le Corridor“ (Éditions Gebethner et Wolff, Paris-Warschau 1929) bemüht, diesen Nachweis zu erbringen, und es ist bezeichnend für das dort geübte Verdrehungstalent, welche absurden und unserem Problem keinesfalls vergleichbaren Beispiele dazu herhalten müssen. Sie sind hier in einer besonderen Kartenbeilage (vgl. S. 224) anschaulich gemacht, um ihre Lächerlichkeit noch besser erkennbar werden zu lassen. Diese (S. 41 ff.) künstlich zusammengetragenen „Korridor“beispiele sind nun:

Polnische
Abwehrver-
suche durch
Vergleiche

1. ein belgischer Korridor (Antwerpen) als Hemmnis für den Holländer, der mit der Eisenbahn von Rotterdam nach Terneuzen reisen will;
2. ein Schweizer Zipfel (Lugano) zwischen den italienischen Orten Menaggio am Comer See und Pallanza am Lago maggiore, wobei verschwiegen wird, daß man von einem Ort zum anderen auch auf rein italienischem Gebiet kommen kann;
3. ein deutscher Korridor zwischen den schweizerischen Orten Basel und Schaffhausen, auf den das gleiche wie zu 2 und 4 sinngemäß zutrifft;
4. ein Schweizer Zipfel (Genf) zwischen den französischen Orten Gex (Ain) und Annemasse (Haute-Savoie), die ebenfalls auf einem Umweg über rein französisches Gebiet zu erreichen wären;

5. ein griechischer Korridor auf der direkten Bahnstrecke zwischen den beiden türkischen Orten Konstantinopel—Adrianopel;
6. ein litauischer Korridor bei Benutzung der einzigen Eisenbahnlinie zwischen dem lettischen Riga und der gleichfalls lettischen anderen Hafenstadt Libau, wobei unterschlagen wird, daß ja Riga selber ein größerer Hafen als Libau ist;
7. ein französischer Korridor auf der direkten Bahnlinie Turin—Ventimiglia an der italienischen Riviera;
8. ein amerikanischer Korridor (Staat Maine) zwischen den kanadischen Orten Saint-John und Montreal;
9. ein kanadischer Korridor zwischen Buffalo und Detroit in den Vereinigten Staaten;
10. und nochmals amerikanische Korridore zwischen den kanadischen Orten Ottawa und Winnipeg, zwischen denen es übrigens eine direkte, viel nähere Bahnverbindung gibt;
11. und zwischen den Staaten Britisch-Kolumbien und Washington sogar eine achtfache Grenzüberschneidung durch die kanadische Bahn;
12. der schmale kongobelgische „Korridor“ zum Atlantik, der zwischen portugiesischen Kolonialbesitzungen an der Kongomündung den Zugang des großen Kongogebiets zum Meere darstellt.

Schließlich verweist Smogorzewski (S. 44) noch auf vier Beispiele für sogenannte „Halbkorridore“ in Holland, Österreich, Finnland und Afrika. Jedem unvoreingenommenen Beobachter wird die Gesuchtheit dieser, in keiner Weise dem Weichsekkorridor vergleichbaren Beispiele ohne weiteres einleuchten, weil sie ja alle eines so wichtigen Hauptmomentes, wie es die tragische Isolierung Ostpreußens ist, völlig entbehren und zudem auf größeren Karten überhaupt nicht mehr festzustellen sind, während der Weichsekkorridor ohne weiteres als ein breiter Schnitt durch Ostdeutschland in die Augen springt. Und auch die Gegenbeispiele: Alaska, Panama-Kanalzone, Ulster, Jara, die Smogorzewski anführt (S. 50 ff.), haben ganz andere Bedingtheiten und können in keiner Weise zum Vergleich herangezogen werden. Gegenüber all diesen Vertuschungsversuchen stellt der Brite Chiozza Money kurz und bündig fest: „Es gibt nichts in der Welt, was ihm (dem Korridor) irgendwie gleiche, und in all seiner Ungeheuerlichkeit wird sein Bestand auch noch vom Völkerbund unterstützt.“

Um so interessanter ist es, festzustellen, wie nun die früher erwähnten ausländischen Autoren versuchen, ihren Landsleuten durch gewisse Vergleichshypothesen in ihren eigenen Ländern den Weichsekkorridor richtig ins Bewußtsein zu bringen, sozusagen „am eigenen Leibe“ zu demonstrieren. Schon Nitti verwies darauf, was man wohl gesagt hätte, wenn ein siegreiches Österreich den Hafen von Savona und einen Korridor dorthin („Friedloses Europa“, S. 197) oder gar Genua mit einem Korridor durch sein Hinterland („Friede“, S. 77) beansprucht hätte. Auf Frankreich selber angewendet, wirft Tourly z. B. die Möglichkeit eines Schweizer Korridors durch Südfrankreich nach Marseille auf (Tourly, Deutsche Ausgabe S. 167), oder Pezet (S. 163) zitiert nach einer anderen Quelle einen imagi-

Französische,
englische,
amerikanische
Korridorvergleiche
im eigenen
Land

nären Korridor Spaniens entlang der Garonne, der Guyenne und Gascogne vom übrigen Frankreich trennen würde. Sogar die „Volonté“ schreibt Ende 1930, man müsse sich fragen, ob diejenigen, die heute gegen die Aufröhlung der Korridorfrage Stellung nehmen, zufrieden gewesen wären, wenn Deutschland nach dem Kriege von 1870 der Schweiz einen Zugang zum Meer von den Alpen bis nach La Rochelle gegeben hätte. Auch für England fehlen die Beispiele nicht, indem einmal Linfield auf die untragbare Möglichkeit eines Korridors zwischen London und den industriellen Grafschaften, etwa Yorkshire („Current History“ 1928, S. 666), und andererseits Kenworthy auf einen ähnlichen Keil hinwies, der als Verbindung zwischen Hull und Liverpool die nördlichen Grafschaften ganz vom Süden und der Landeshauptstadt abschneiden würde (Kenworthy, Deutsche Ausgabe S. 180). Schließlich zeigt man auch den Amerikanern an ihrem eigenen Lande den Unsinn eines solchen Korridors. „Nehmen wir einmal an, ein von Boston nach Buffalo City, also durch den Staat von Newyork laufender Streifen Gebietes wäre von Merikanern oder Russen besetzt, trennte also einen Teil dieses Staates, Vermont und New Hampshire, von dem anderen Teile Newyorks, dazu von Pennsylvanien, New Jersey und den anderen Staaten im Süden. Auf beiden Seiten dieses Korridors gäbe es Zoll- und Paßkontrolle, merikanische Beamten durchsuchten das Gepäck und prüften die Papiere jedes amerikanischen Staatsbürgers und jedes Ausländers, der in geschäftlichen Angelegenheiten diesen Gebietsstreifen durchqueren muß“ (Kenworthy, S. 180). Auch Hearst hatte von einem angenommenen Korridor von den großen Seen Nordamerikas durch den Staat Newyork bis ans Meer gesprochen („Frankfurter Zeitung“, August 1930), ebenso wie Lyon („Fruits“, S. 284) von einem kanadischen Keil durch den nordamerikanischen Staat Maine.

Bei dieser Gelegenheit sei nur im Vorübergehen erwähnt, daß in Europa und Amerika seit Jahrhunderten Staaten ohne direkten Zugang zum Meere bestehen, wie z. B. Luxemburg oder gar die Schweiz, deren Wirtschaftsleben dasjenige Polens um ein Vielfaches übertrifft, oder Afghanistan in Asien, oder Bolivien und Paraguay in Südamerika. Haben doch sogar die Pariser Vorortverträge solche Staaten neu geschaffen, wie Österreich, Ungarn und die Tschechoslowakei. Dabei sei nicht vergessen, daß der jetzige Präsident der Tschechoslowakei, Masaryk, während des Krieges auch einmal den Plan zu einem tschechisch-jugoslawischen Korridor entwickelt hatte, der Österreich von Ungarn getrennt haben würde und von dem man dann wieder abgekommen ist (Masaryk, Svetova Revoluce, Orbis, Prag 1925, S. 33—34; Benesch, Souvenirs de guerre et de révolution, Paris 1928, S. 32; Smogorzewski, La Pologne, l'Allemagne et le Corridor, Paris 1929, S. 97). Endlich wurde nach dem Zeugnis des „Osservatore romano“ bei der neuerdings erfolgten Errichtung des Kirchenstaates „Vatikanische Stadt“ ausdrücklich von der ursprünglich geplanten Einrichtung eines vatikanischen Korridors zum Meere abgesehen wegen der daraus mit Bestimmtheit zu erwartenden Mißhelligkeiten. Staaten können also auch ohne direkten territorialen Zugang zum Meere

Staaten
ohne
Meerzugang

sehr wohl leben und gedeihen, so daß wegen dieser Forderung allein niemals das Auseinanderreißen eines großen Volkes gerechtfertigt werden kann.

Die Auslegung von Wilsons 13. Punkt

Der Urtext

Und doch hat es Polen verstanden, eine solche unsinnige Grenzregelung durchzusetzen, wobei man sich auf Wilson stützte, der sein Wort für den „freien und sicheren Zugang zum Meere“ verpfändet habe. Bei diesem freien Zugang zum Meere konnte es sich durchaus nur um die Zusicherung eines technischen Verkehrsweges handeln. Wollte man aber schon die Abtretung von Landesteilen durchführen, so hätte man wenigstens einen organischen Schnitt vornehmen müssen an Stelle der jetzt vorhandenen, auch im einzelnen unsinnigen Grenze. Damit kommen wir zu den Voraussetzungen für die Schaffung des Weichsekkorridors, als deren Urgrund der 13. Punkt von Wilsons berühmt gewordenen 14 Forderungen vom 8. Januar 1918 zu gelten hat, die ja auch Deutschland seinerzeit im Vertrauen auf die Gerechtigkeit Wilsons als Grundlage für den Frieden annahm. Dort heißt es: „Ein unabhängiger polnischer Staat soll errichtet werden, der alle von unzweifelhaft polnischer Bevölkerung bewohnten Gebiete in sich schließen soll und dem ein freier und sicherer Zugang zum Meere zugesichert wird“...*)

Italienische
Auffassung

Nitti ließ keinen Zweifel darüber, daß das Korridorgebiet gegen Wilsons ursprüngliche Absicht Polen mißbräuchlich zugesprochen worden sei, wie denn ja auch immer wieder darauf hinzuweisen ist, daß mit dem Zugang zum Meere durchaus nicht immer Landübereignung verknüpft zu sein braucht. „Niemals hat die neuere Geschichte so sinnlose und zugleich so schamlose Absurditäten sich realisieren sehen“, ergänzt Nitti noch ausdrücklich („Niedergang Europas“, S. 120). Sogar die Amerikaner selber geben zu, daß es sich in der Praxis als unmöglich erwies, das Nationalitätenprinzip ohne ernstliche Modifikationen anzuwenden oder das wirtschaftliche Prinzip wegen des Ausgangs zum Meere einzuschränken [Sisber, S. 132 **)] und daß die polnischen Vertreter nicht gerade sehr bescheiden in ihren Ansprüchen gewesen wären und sich dadurch den englischen und amerikanischen Unwillen zugezogen hätten (Sisber, S. 133).

Amerikanische
Auf-
fassung

Und in der englischen Erkenntnis Lyons heißt es: „Präsident Wilson hat niemals den Grundsatz verkündet, daß Gebiete, die unzweifelhaft deutsch sind, von Deutschland abgetrennt und in irgendeiner Weise unter die Vorherrschaft Polens gebracht werden sollten, wie mit Danzig geschehen ist. Zurückblickend kann man schwer einsehen, warum Deutschland zerrissen wurde und warum die Saat so vieler zukünftiger Zwistigkeiten gesät wurde, nur um Ambitionen zu befriedigen, die keine legitimen oder logischen Gründe hatten. In Wirklichkeit hatte Polen weder den

Englische
Auffassung

*) Im Originaltext: An independant Polish State should be erected which should include the territories inhabited by indisputable Polish populations, which should be assured a free and secure access to the sea . . .

**) Anhang (2).

freien Zugang zur See noch die Kontrolle des Danziger Hafens nötig“ [„Fruits“, S. 279 und S. 269 *)], und ähnlich schreibt sogar der Franzose Sabre-Luce (S. 128).

„Es ist klar, daß dieses Gebiet weit davon entfernt war, unzweifelhaft polnisch zu sein“, heißt es bei Lyon an der gleichen Stelle, und kurz vorher werden die bekannten Nationalitätenzahlen unter richtiger Berücksichtigung der Kaschuben angeführt, ebenso wie mit etwas anderen Ziffern bei Tourly (Deutsche Ausgabe S. 153), Korostowetz (Französl. Ausgabe S. 111) und bei Polson-Newman (S. 211 **)]. Wenn darüber heute bei manchen Auslandsbesuchern dieses Distrikts noch irrümliche Anschauungen entstehen können, so weist Korostowetz (Deutsche Ausgabe S. 231 und S. 214) ausdrücklich darauf hin, daß „infolge der polnischen Bedrückungen über 900 000 Deutsche abgewandert“ sind. „Außerdem zählen sich die Polen zu Unrecht die im Korridor lebenden Kaschuben, die Reste eines alten slawischen Stammes, zu, die, wie ich während meines fast einjährigen Aufenthaltes in Danzig beobachten konnte, den Polen ... mit unverhohlener Abneigung gegenüberstehen.“ „Ihre Sprache ist nicht ein polnischer Dialekt: sie nähert sich dem alten Preussischen und dem alten Ostpommerschen. Wir haben an Ort und Stelle das Studium dieser Sprache selbst aufgenommen; sie hat nichts gemein mit dem Polnischen, und die polnischen Beamten gestehen selbst, daß sie nichts davon verstehen, sie zählt übrigens eine Menge Worte und Wendungen, die dem Deutschen direkt entlehnt sind, denn das Volk war halb eingedeutscht“ (Martel, Deutsche Ausgabe S. 132; Französl. Ausgabe S. 140). „Es ist richtig, daß sie von 1871—1918 stets polnische Vertreter in den Reichstag gewählt haben (weil sie katholisch waren und daher nur katholische Kandidaten wählten, die ausschließlich Nationalpolen waren). Aber ebenso ist es wahr, daß es zwischen ihnen und den Deutschen niemals Streitpunkte oder Schwierigkeiten gegeben hat. Niemals haben diese Abgeordneten Front gegen die deutsche Regierung gemacht oder autonomistische Forderungen erhoben“ (Tourly, Deutsche Ausgabe S. 147). Und anschließend fährt Tourly fort, auf die bedenklichen Folgen hinzuweisen, die sich für Polen selbst in Anbetracht seiner zahlreichen Minderheiten ergeben müßten, wenn man nur nach dem Nationalitätenstandpunkt verfahren würde (Tourly, Deutsche Ausgabe S. 148). Schließlich macht er auch noch darauf aufmerksam, daß die Alliierten anfangs in ihrer Note vom 10. Juli 1919 nur wirtschaftliche Gesichtspunkte als für die Einrichtung des Korridors entscheidend aufgeführt hätten, und daß erst später von völkischen Gründen die Rede war (Tourly, S. 152).

Französische
und slawische
Auffassung

Auch die von Polen immer wieder angeführten historischen Gründe werden von den Ausländern eingehend behandelt und halten ihrer Kritik nicht stand (vgl. Donald, S. 69 ff., 92 ff., und Martel, Frontières, Frz. Ausg. S. 12 ff.), obgleich es ihnen sichtlich Mühe macht, sich in den geschichtlichen Tatsachen zurechtzufinden. Schon während des Krieges schrieb

*) Anhang (3).

**) Anhang (4).

der Briten C. Ernest Fayle in seinem Buche „The great Settlement“ (1915): „Wie die Lage gegenwärtig ist, scheint mir jeder Streit über alle Geschichtstatsachen nutzlos“ (Donald, S. 97).

Das Ausland
über Danzigs
Deutschtum

Geradezu erschütternd ist die Einmütigkeit, mit der alle Ausländer — auch die nicht gerade deutschfreundlichen — den unzweifelhaft deutschen Charakter Danzigs betonen, das der Italiener Panfilo im „Corriere della Sera“ die „Freie Stadt unter Knechtschaft“ nannte und das von Donald (S. 255) wie Pezet (S. 195) geradezu als ein neues Elsaß-Lothringen bezeichnet wurde. „Das Danziger Archiv weist überzeugend nach, daß die polnische Behauptung, Danzig sei stets ein Teil des polnischen Gebietes, keine souveräne Einheit gewesen, falsch ist“, erklärt Korostowetz, ja, die polnischen Könige selber bedienten sich sogar der deutschen Sprache im Verkehr mit der Stadt (Korostowetz, Deutsche Ausgabe S. 238/39; Französl. Ausgabe S. 249). „Danzig ist nicht nur historisch deutsch, sondern heute ist seine gesamte Bevölkerung durchaus deutsch, dem Blut und dem Gefühl nach“, urteilt Lyon („Fruits“, S. 283) und mit ihm alle anderen (Tourly, Deutsche Ausgabe S. 94, Rour, S. 108, Pezet, S. 170, Martel in „Pologne“, S. 236/37, in „Frontières“, S. 115, 146, in „La France...“, S. 249, Korostowetz, Französl. Ausgabe S. 240, Tommasini, S. 156, Donald, S. 130, 146/47, Polson-Newman, S. 154, 201), sogar der Deutschegegner „Augur“ (S. 129). Der Engländer Polson-Newman hebt schließlich noch hervor, daß Danzig heute „deutscher als Deutschland selbst“ sei (Polson-Newman, S. 200).

Die wirt-
schaftlichen
Begründun-
gen Polens
für den Kor-
ridor im
Spiegel der
Auslands-
kritik

Da nach diesen Auslandsäußerungen auch die völkische Forderung Wilsons hinfällig ist, bleibt noch die wirtschaftliche des freien polnischen Zugangs zum Meere zu untersuchen. Nach Ansicht des Engländers Lyon hatte Polen in Wirklichkeit „weder den freien Zugang zur See noch die Kontrolle des Danziger Hafens nötig“, und er verwies dabei auf die Regelung, welche die Alliierten selber hinsichtlich der Tschechoslowakei mit den Freihäfen in Hamburg und Stettin und der Internationalisierung der Elbe getroffen hätten („Fruits“, S. 279), und ähnlich äußerte sich Tommasini (S. 155). Es bedurfte also durchaus keiner Landübertragung an Polen. Es gibt ja alte und neue Staaten genug (vgl. Valmigère, S. 83/84), die auch ohne einen Landkorridor zum Meere bestehen, und Lyon unterstreicht ausdrücklich, daß die Schweiz z. B. deswegen durchaus keinen Mangel leide, obgleich ihr Ein- und Ausfuhrhandel bedeutend größer sei als der Polens („Fruits“, S. 279). Unter Hinweis auf die Errichtung des neuen Hafens Gdingen, der selbstverständlich ebenfalls in allen Schriften gewürdigt wird, meint Lyon eindringlich, daß Polen ja selber den Beweis erbracht habe, „daß der Danziger Hafen für seine industrielle Wohlfahrt nicht notwendig ist“ („Fruits“, S. 279). Und deswegen wurde nun der eben erst als eine Heilsbotschaft neu aufgestellte Grundsatz vom Selbstbestimmungsrecht der Völker rücksichtslos zuungunsten der Deutschen wieder umgestoßen, ebenso wie man ihn in Oberschlesien zuungunsten der Deutschen für Polen in Anspruch nahm, worauf vor allem schon Korostowetz (Deutsche Ausgabe S. 214) und Valmigère (S. 112), später

auch Lyon („Fruits“, S. 283) und Martel („Frontières“, S. 136) hingewiesen haben.

Die wirtschaftlichen Folgen der neuen Regelung mußten notwendig für Danzig, Ostpreußen und das Korridorgebiet verheerend wirken (Nitti, „Niedergang Europas“, S. 119). „Wenn nicht Polen Danzig politische Schwierigkeiten bereitete, könnte es durch seine industriellen Verbindungen mit den benachbarten polnischen Provinzen einen weiten Absatzmarkt gewinnen“ (Korostowetz, Deutsche Ausgabe S. 221). Und was taten die Polen nach englisch-französischem Urteil? „Sie haben die Schifffahrt auf der Weichsel vernachlässigt (vgl. Martel, „Frontières“, S. 147), sie haben den Handel von seinen natürlichen Wegen abgezogen (Tourly, S. 146), sie haben mit ungeheurem Geldaufwand den Konkurrenzhafen Gdingen gebaut und errichten gegenwärtig eine neue direkte Bahnlinie zur Versorgung des neuen Hafens und um künftig den Handel zu Wasser und mit der Bahn von Danzig abziehen. Auch zugunsten eines direkten Seeverkehrs nach Dirschau versuchte man den Danziger Handel zu unterbinden“ (Donald, S. 254; vgl. auch S. 135). Ebenso sei hier der völlig ungerechtfertigte und für den Verkehr geradezu ungeheuerliche Abbruch der Münsterwalder Weichselbrücke (Linsfield, „Current History“ 1928, S. 666, und d'Ormesson, Revue de Paris, August 1930, S. 604—605) nochmals erwähnt. Auch sind die Grenzen des Korridors durchaus nicht „unsichtbar“, wie man es der Welt gerne weismachen möchte (Martel, „Frontières“, S. 148; vgl. auch Sabre-Luce, S. 69, und Martel, „Pologne“, S. 236 und 238). Gerade über diesen Punkt der „wirtschaftlichen Verwüstung“ hat sich der Engländer Linsfield in der amerikanischen Zeitschrift „Current History“ ausführlich ausgelassen („Current History“ 1928, S. 666/67), wobei selbstverständlich auch der unvermeidliche Niedergang Ostpreußens immer wieder beleuchtet wird (vgl. auch Roux, S. 111).

Allgemeine Beurteilung des Problems im Ausland

Schließlich bleibt nur noch übrig, die Unzahl von vernichtenden Urteilen vieler ausländischer Sachbearbeiter über die gegenwärtige Korridorlösung einmal in ihren wirkungsvollen Formulierungen nebeneinander zu stellen, woraus allein schon jeder erkennen wird, daß deutsche Autoren bisher kaum derartig krasse Urteile gefällt haben. „Der Polnische Korridor macht für einen objektiven Beobachter einen niederdrückenden Eindruck“, schreibt Korostowetz (Deutsche Ausgabe S. 216), und an anderer Stelle: „Ein Blick auf die Karte genügt, um die Unsinnigkeit des langen schmalen Streifens erkennen zu lassen, der Deutschland in zwei Teile schneidet und die ‚ostpreußische Insel‘ von ihm abtrennt“ (Deutsche Ausgabe S. 213). „Die Sieger haben unrecht gehabt, den Polnischen Korridor zu schaffen, sie haben ein großes, ein sehr großes Vergehen begangen gegen das Recht und gegen die Menschheit, als sie Ostpreußen von Deutschland abtrennten. Man zerschneidet einen Staat nicht in zwei Teile, man zerlegt nicht lebendes Fleisch, man macht aus einem großen Volk nicht zwei voneinander getrennte Stümpfe“, fügt Martel („Pologne“, S. 234) hinzu und er-

gänzt sich selber: „Kann Deutschland an den Ernst unserer Vorschläge glauben, solange wir uns darauf versteifen, diesen Unsinn der polnisch-preußischen Grenze aufrechtzuerhalten? Dieses barbarische Monstrum gegen ein ganzes Volk, den Korridor von Danzig? Diese ungerechte und dauernde Provokation, die in der Unterwerfung Danzigs unter Polen liegt?“ („Pollogne“, S. 240 *). Die Antwort darauf gab schon vordem d'Etchegoyen, der aus der „Information“ vom 15. April 1925 zitierte: „Die Gestaltung Danzigs, Ostpreußens und des Weichselkorridors, wie der Friedensvertrag sie vorsieht, kann nicht als Definitivum gedacht sein“ (d'Etchegoyen, S. 228), und immer wieder betont Valmigièr das gleiche (Französl. Ausgabe S. 82, 83/84, 108, 112, 114). Am prägnantesten formulierte Tourly: „Die deutsch-polnische Grenze ist ein Unsinn, der Danziger Korridor eine empfindliche Zerstückelung, unter der ein ganzes Land zu leiden hat, die Verknüpfung Danzigs mit Polen eine unbegreifliche ‚Zwangseinrichtung‘, welche alle Grundsätze des Rechts und der Redlichkeit mit Füßen tritt“ (Tourly, S. 123; vgl. auch dort die folgenden Seiten; ebenso Rour, S. 112). Von den englischen Stimmen verdienen besondere Beachtung Äußerungen Kenworthy's und Lyons: „Ich halte es nicht für notwendig, mich zu entschuldigen, wenn ich immer wieder betone, wie nachteilig und aufreizend für Deutschland der Polnische Korridor ist“ (Kenworthy, S. 180; vgl. dazu S. 173, 174, 373), und „Das ist eine offene Wunde, die der Zeitverlauf niemals heilen wird“ („Fruits“, S. 293). Auch Linfield (S. 664) sprach schon vom „unmöglichen“ Korridor, und Donald (S. 269) fügt hinzu: „Der Korridor ist das drohendste Sturmzentrum auf dem Kontinent“ (vgl. auch S. 268, 253), wobei er auch den Verlust Memels auf Konto der Errichtung des Korridors bucht (S. 110). Betrachtet man nun das wirtschaftliche Ergebnis für Polen selber, so antwortet uns der amerikanische Finanzkommissar für Polen, der absolut nicht deutschfreundliche Dewey, in einem Gutachten vom September 1928: „Der Korridor ist heute, wirtschaftlich gesehen, das kranke Kind Polens“ (Jungdo, „Der Staatsbürger“, Volksnationale Schriftenreihe Heft 7, „Unrecht und Kriegsgefahr des Korridors“), und der italienische Universitätsprofessor Cabiati unterstreicht das ebenfalls (Cabiati, S. 103). Der Vollständigkeit halber darf allerdings nicht verschwiegen werden, daß Dewey sich 1929 und 1930 in Amerika selber gegen die Rückgabe des Korridors aussprach, dessen Hemmungen er nur als „sentimentale Erwägungen der Deutschen“ hinstellt. — Am prägnantesten formulierte der Franzose Jaques Kayser („Republique“, Anfang 1931) seine, aus persönlichen Erfahrungen gewonnenen Erkenntnisse: „Der Korridor, der Ostpreußen vom übrigen Deutschland trennt, ist eine Herausforderung des gesunden Menschenverstandes.“

Lösungsvorschläge des Auslandes

Anfechtbare
Vorschläge

Es ist selbstverständlich, daß für uns Deutsche und für die Lösung des Problems selber nicht allein die Tatsache genügt, daß soundso viele

*) Anhang (5).

Ausländer verschiedenster Berufe und Einstellung die Frage theoretisch untersucht und eine baldige Vereinigung empfohlen haben. Unser Hauptinteresse muß denen gelten, die den Bekennermut zu praktischen Lösungsvorschlägen aufbringen. Auch dabei noch gilt es zu unterscheiden zwischen undurchführbaren und diskutierbaren Vorschlägen, denn was nutzen der Praxis solche Spintifizierungen wie die des Pariser Professors Kößler, der in den „Cahiers“ der Gesellschaft für Menschenrechte allen Ernstes einen „Korridor durch den Korridor“ mit teilweiser Untertunnelung eines schmalen polnischen Streifens vorgeschlagen hatte, und als Gegenstück dazu der Bau einer reichseigenen vergitterten Hochstraße durch den Korridor nach einem im „Ouest-Eclair“ („Deutsche Allgemeine Zeitung“, Ausgabe Groß-Berlin, Nr. 496 vom 23. Oktober abends, Aufsatz „Die Korridorfrage als Verkehrsproblem“ von Oberpräsident a. D. von Batocki-Bledau) im Jahre 1930 von dem französischen Ingenieurgeneral Bourgoïn entwickelten Plane. Daraus erhellt nur ein Sichvorbeidrücken am Kernproblem, indem man statt dessen irgendeine künstliche und keiner ernststen Probe standhaltende rein technische Regelung für den deutschen Ost-West-Verkehr unter Schonung des jetzigen polnischen Territorialbestandes einführen möchte. Wenn „Augur“ (S. 36) ebenso wie Fabre-Luce (S. 130) als Voraussetzung für die Beseitigung des Streits eine grundsätzliche deutsch-polnische Verständigung vorsieht, d'Ormesson (S. 195, 212) sich den Abschluß eines deutsch-polnischen Garantievertrags wünscht und Rour an die Möglichkeit eines deutsch-polnischen Kondominiums für das Korridorland (S. 115, 116, 117) denkt — auch die Neutralisierung und Entmilitarisierung unter Kontrolle des Völkerbundes spielen dabei eine Rolle —, so vergessen alle als nicht unmittelbar Beteiligte, daß Polen mittlerweile aus dem, was für Deutschland eine Lebensfrage ist, für sich eine Prestigefrage (vgl. Donald, S. 268) ersten Grades gemacht hat, ersichtlich aus unzähligen Äußerungen im Anschluß an die Treviranus-Rede und besonders aus der Durchführung einer so großen Gegenpropaganda, wie es der vom 16. November bis 16. Dezember 1930 veranstaltete „Pommerellische Monat“ war, über dessen Aktion bekanntlich der polnische Staatspräsident und der Marschall Pilsudski das Ehrenprotektorat übernommen hatten, eine deutliche regierungsseitige Bekundung. Augur hatte in seinem Buch „Germany in Europe“ den ironischen Vorschlag gemacht, Danzig und Pommerellen mit Königsberg und Ostpreußen auszutauschen (S. 117), eine Idee, die dann in der deutschen Presse des Jahres 1927 als englischer Vorschlag ablehnend diskutiert wurde. Polson-Newman schlägt nun eine polnisch-litauische Wiedervereinigung vor, als deren Ergebnis automatisch Memel als Ausgang Polens zum Meere treten würde, wofür der Korridor und Danzig an Deutschland rückzusterstatten seien (S. 189), und in die gleiche Kerbe schlägt Tommasini [S. 157*]); aber auch dieser Weg scheint kaum gangbar, einmal wegen des polnisch-litauischen Gegen-

*) Anlage (6).

satzes und zum anderen wegen der voraussichtlich vollkommenen Ablehnung durch Litauen selber.

Erwägens-
werte Vor-
schläge

„Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Grenzziehung des Versailler Vertrages in Ostpreußen unhaltbar ist und daß die Großmächte früher oder später dazu kommen werden, daß Danzig und der Korridor seinem rechtmäßigen geschichtlichen Besitzer Deutschland zurückgegeben werden müssen“ (Korostowetz, Deutsche Ausgabe S. 241, Französl. Ausgabe S. 251). Mit diesem mutigen Bekenntnis eines Slawen, dem ein gleiches des Italieners Nitti („Friede“, S. 154) vom April 1922 anzureihen ist, seien hier diejenigen Reformvorschläge eingeleitet, die als ernsthafteste Diskussionsbasis in Betracht kommen könnten. Es ist nur zu natürlich, daß man sich zunächst des von Wilson proklamierten Grundsatzes vom Selbstbestimmungsrecht der Völker entsinnt, da er doch ebenfalls dem neuen Polen die von unzweifelhaft polnischer Bevölkerung besetzten Gebiete zusprechen wollte. „Wenn der Korridor, wie man versichert, unzweifelhaft polnisch ist, warum hat man dort nicht 1919 eine Volksabstimmung durchgeführt?“ fragt Martel sehr richtig („Frontières“, S. 136/37). Gewiß ist, daß eine solche heutigentages nur dann ein richtiges Bild geben könnte, wenn sie nicht etwa nach dem heutigen Stande der Bevölkerungsverhältnisse als Folge der berüchtigten und zynisch von Polen zugegebenen „Entgermanisierung“ vorgenommen, sondern wenn den Hunderttausenden vertriebenen Deutscher die Einreise in ihre Heimat zur Abstimmung freigegeben würde (Martel, „La France...“, S. 243/44). Für die unbedingte Rückgabe ohne nachträgliche Abstimmung tritt übrigens auch Valmigièr (Französl. Ausgabe S. 114) ein, während sein Landsmann Martel schon ganz bestimmte Formulierungen aufstellt (Französl. Ausgabe S. 173 ff.*), Deutsche Ausgabe S. 161), die sich allerdings decken und wohl auch zurückgehen auf die gleichen Punkte, die der Engländer Donald [S. 267 ff.**]) schon 1929 formuliert hatte und die wegen ihrer prägnanten Fassung hier ebenfalls angeführt seien: „Das Schicksal Danzigs ist mit dem des Korridors eng verbunden. Unter dem Gesichtswinkel praktischer Politik muß man die territoriale Integrität Deutschlands wiederherstellen und zugleich Polen den freien Zugang zum Meere sichern. Falls Polen einen freien Ausgang zur Ostsee territorialer Vergrößerung vorzieht, wird sich ein Kompromiß auf folgender Grundlage verwirklichen lassen:

Die Weichsel mit all ihren Mündungen einschließlich der Häfen Danzig und Dirschau wären zu internationalisieren und ihre Verwaltung einem neugebildeten Danziger Hafenausschuß anzuvertrauen;

Polen müßte die gleichen Rechte auf den deutschen Bahnen und Flüssen haben, wie sie im Versailler Vertrag der Tschechoslowakei zur Sicherung ihres Welthandels zuerkannt wurden;

Deutschland müßte Polen Freihäfen in Königsberg, Elbing, Stettin, Hamburg oder sonstwo zugestehen;

*) Anhang (7). **) Anhang (8).

Deutschland müßte seinen Einfluß auf Litauen dahin geltend machen, daß dieses Polen ähnliche Privilegien für Memel einräumt;

polnische Durchgangszüge auf den Strecken nordwärts zum Meere via Posen und Gdingen, Posen und Danzig, und Warschau, Mlawka, Danzig, wobei die Durchführung dieser Maßregeln unter die Kontrolle einer neuen Völkerbundskommission in Danzig gestellt werden müßte, die mit weitgehenden Befugnissen zum augenblicklichen Einschreiten auszustatten wäre, falls einer der Kontrahenten den Vertrag verletzt. Sie könnte zugleich ein Schiedsgerichtshof sein für die freundschaftliche Regelung von Streitigkeiten zwischen beiden Regierungen;

die polnischen und kaschubischen Minderheiten müßten Kulturautonomie nach den besten bisher bestehenden Autonomiebestimmungen bekommen. Die preußische Minderheitenschulverordnung von 1928 könnte mit den Wünschen der Polen in Einklang gebracht werden.“

Beide Vorschläge stellen gewiß kein Ideal für Deutschland dar, aber es bleibt noch immer zu beachten, daß sie sich stützen auf eine ähnliche Regelung zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei und auf einen Vorschlag, den die deutsche Delegation in Versailles bereits am 21. Mai 1919 unterbreitet hatte und in dem sie polnische Freihäfen für Memel, Königsberg und Danzig sowie ein Eisenbahn- und Wasserstraßenabkommen nebst einer Weichselakte angeboten hatte (vgl. Dr. Joh. Fürst, „Der Widersinn des Polnischen Korridors“, Deutsche Rundschau G. m. b. H., Berlin 1926, S. 60 ff.; Martel, Deutsche Ausgabe S. 160, Französl. Ausgabe S. 171; „Fruits“, S. 279). Beim Aufrollen dieser Fragen ergeben sich übrigens zwanglos Seitenblicke auf die guten praktischen Erfahrungen, die man bereits mit der Verkehrsregelung für die Tschechoslowakei („Fruits“, S. 279) und für eine freiwillige Vereinbarung zwischen Jugoslawien und Griechenland hinsichtlich Saloniki (Martel, Deutsche Ausgabe S. 163) gemacht hat (vgl. auch S. 289 ff. dieses Heftes). „Wenn man das normale Mittel zur Beilegung eines solchen Streites in einem Kriege sieht, so wird es schwierig sein, die Angelegenheit des Polnischen Korridors ohne Kampf zu bereinigen. Wenn aber, wie es sein sollte, der Krieg als Bankrott der Staatskunst und Verneinung der Zivilisation betrachtet werden wird, so wird eine solche Frage auf friedlichem Wege durch schiedsrichterliches Verfahren und Verhandlungen allein gelöst werden“, bekennt der englische Frontkämpfer Kenworthy (S. 181).

Und doch scheinen alle Bemühungen zwecklos, wenn man sieht, wie polnischer Imperialismus sich mit dem Errungenen ja noch nicht einmal zufriedengibt, sondern darüber hinaus die restlose Einverleibung Danzigs, Ostpreußens und anderer deutscher Ostgebiete anstrebt, wie es Hansen in seiner sehr lesenswerten Broschüre auf Grund wichtiger polnischer Zeugnisse nachweist und wie es auch Martel („La France...“, S. 258 bis 268) seinen französischen Landsleuten ausdrücklich vorhält. Schon der Amerikaner Fisher betonte Polens Sucht nach Gebieten, auf die es keinen Anspruch hat (S. 2), und mit der gleichen Offenheit äußerten sich Franzosen, wie d'Etchegoyen (S. 228), Roux (S. 109), Tourly (S. 73), Mar-

tel („Frontières“, Franzöf. Ausgabe S. 170), und der Slawe Korostowetz (Franzöf. Ausgabe S. 231). Da ist es denn auch kein Wunder, daß alle Reformvorschläge von den Polen strikt abgelehnt werden, woher sie auch kommen mögen. Diese ungeheure Gefahr haben selbstverständlich auch die Ausländer erkannt (Donald, S. 268). „Unabhängig von ihren Ansprüchen auf den Korridor fürchten sie, daß jede Änderung des Status quo in irgendeiner Gegend andere ähnliche Ansprüche in anderen Gebietsteilen nach sich ziehen würde, und daher verweigern sie hartnäckig und grundsätzlich, jeden derartigen Vorschlag auch nur in Betracht zu ziehen“ (Polson-Newman, S. 204).

Kurze Charakteristik der polnischen Propaganda

Begreiflich, daß auch die Polen ihrerseits immer wieder versuchen, durch Vorträge und Rundfunk, durch Zeitungsartikel, Sondernummern und Broschüren das Ausland in ihrem Sinne zu bearbeiten, und darin hat sich besonders der Pressechef der polnischen Botschaft in Paris, Casimir Smogorzewski, ausgezeichnet. Sehr verbreitet ist aber auch die in mehreren Sprachen (1925) veröffentlichte Schrift „Polens Zugang zum Meere und die Interessen Ostpreußens“ von Dr. Stanislaus Slawski, der früher polnisches Mitglied des Danziger Hafenausschusses war. Man muß dabei besonders beachten, wie Polen in allen wichtigen Ländern Handelskammern errichtet hat, die auch regelmäßig erscheinende Zeitschriften in der Sprache des betreffenden Landes herausgeben, Zeitschriften, die nicht nur wirtschaftlichen Inhalt haben, sondern meist in guter Aufmachung auch kulturelle Themen behandeln, immer aber mit propagandistischer politischer Färbung. Allgemein bekannt ist ja die Tätigkeit des Baltischen Instituts in Thorn. Ebenfalls von hier geht eine Publikation in deutscher Sprache aus, der „Baltische Almanach“, der für Skandinavien bestimmt ist und dort auch reichlich verbreitet wird, weil man dort wohl Deutsch, aber nicht Polnisch versteht. Es handelt sich um ein Jahrbuch für polnische Ostseepolitik, in dem Deutschland grundsätzlich nicht erwähnt wird, da es im Gegensatz zu Skandinavien, den baltischen Staaten und Polen kein reiner Ostseestaat, sondern nur ein „Auch-Ostsee-Staat“ sei. Hierbei sei auch kurz hingewiesen auf die von polnischer Seite in Danzig in deutscher Sprache herausgebrachte Tageszeitung „Baltische Presse“, die eine unheilvolle Wirkung, sogar in nichtinformierten reichsdeutschen Kreisen ausübt. An weiteren halb-offiziellen Zeitschriften gibt z. B. die polnisch-italienische Handelskammer in Warschau die „Polonia-Italia“ heraus, die gleiche Einrichtung in Brüssel das „Bulletin de la chambre de commerce belgo-polonaise“. Von scharfer antideutscher Tendenz ist die in Paris erscheinende „La Pologne“, Organ der „Association France-Pologne“ und der „Chambre de commerce franco-polonaise de Paris“. Für die Länder englischer Junge wurde die beste dieser Zeitschriften geschaffen, die zudem im polnischen Ministerium für Handel und Industrie in Warschau selber bearbeitet wird und in Warschau, London und Newyork erscheint, betitelt „The Polish Economist“. Zugleich gibt es für die Vereinigten Staaten noch eine Sonderpublikation

„Poland“, ebenfalls herausgegeben von der „American-Polish Chamber of Commerce and Industry“ in Newyork. Auch das von Francis Czar nowski in London herausgegebene „Polish Handbook“ soll dabei nicht übersehen werden. Alles andere würde an dieser Stelle zu weit führen.

Das Korridorproblem als europäische Frage

Die durch all die erwähnten Zeitungen und Bücher in Gang gebrachte Auslandsdiskussion über die Korridorfrage ist leider noch nicht in das Stadium einer wirklichen praktischen Einwirkung auf die jeweiligen Regierungen eingetreten, obgleich sicher hinter den Kulissen diese Dinge sehr aufmerksam beobachtet werden. Vorweg sei noch einmal betont, daß Deutschlands Wünsche sich keineswegs auf eine neue Teilung Polens richten, wie es auch Korostowetz (Französl. Ausgabe S. 284) unterstrichen hat. Die denkenden Franzosen beunruhigt die durch das polnische Bündnis gegebene Störung der deutsch-französischen Annäherung (Martel, „La France...“, S. 286/87), die Engländer haben das große Abdrücken einer deutsch-russischen Vereinigung (Polson-Newman, S. 215). Sehr deutlich zeigen sich also die engen Verknüpfungen des Problems mit allgemein-europäischen Fragen. Und darum lag der Schluß nahe, daß man die endgültige Regelung dem Völkerbund in Genf übertragen wissen will. Franzosen, wie Rour (S. 114), Tourly (S. 122), d'Ormesson (S. 135, 200) und Martel (S. 234, 247), stimmen mit Engländern, wie Linfield [„Current History“ 1928, S. 667, 668 *]), Polson-Newman (S. 139) und Kenworthy (S. 173 ff., 175), darin grundsätzlich überein. Chiozza Money traut allerdings diesem Völkerbund nichts zu, da er nur ein „Bund zur Verteidigung des status quo“ sei, und auch Linfield hielt es schon für besser, wenn England und Amerika lieber gemeinsam diese notwendige Vereinigung der Korridorfrage durchführen würden. Bemerkenswert ist, daß Kenworthy ebenso wie Lyon (S. 293) den skeptischen Schluß zieht: „Nach den Satzungen des Völkerbundes (in Betracht käme der Artikel 19) hat Deutschland heute das Recht, im Rate Vorschläge zur Abänderung seiner östlichen Grenzen einzubringen. Täte es das, so würde es damit den Völkerbund auseinander Sprengen“ (Kenworthy, S. 175).

Mitwirkung
des Völ-
kerbundes

Die einmütige Auffassung der Deutschen hat gerade Martel (Deutsche Ausgabe S. 123) sehr deutlich unterstrichen. „Im Verlauf unserer Untersuchung haben wir in Deutschland die Meinung aller Führer der politischen Parteien mit Ausnahme der Völkischen und der Kommunisten über die Frage der östlichen Grenzen des Reichs zu erkunden versucht. Sämtliche Politiker, ohne jede Ausnahme, ... haben im Grunde denselben Gedanken zum Ausdruck gebracht. Deutschland denkt nicht daran, die Ziehung seiner Grenzen mit gewaltsamen Mitteln in Frage zu stellen ... Aber Deutschland ist der Ansicht, daß die gegenwärtige Lage krankhaft und auf die Dauer unerträglich ist. Die Frage ist und bleibt offen; das Reich erwartet eine Revision. Solange

Beurteilung
der deutschen
und polni-
schen Stel-
lungnahme

*) Anhang (9).

nicht eine Wiedergutmachung zugestanden und verwirklicht ist, wäre es vergeblich, an ein Ostlocarno zu denken.“ Und wenn in einer Art Ergänzung dazu der englische Journalist Lyon durchaus betont, daß die Polen bis zum letzten Atemzug gegen jede Revision im Korridorgebiet kämpfen würden, so schließt er andererseits doch seine Betrachtung mit den sehr bezeichnenden und ernstesten Worten, daß man mit der gleichen Hartnäckigkeit auch bei den Deutschen rechnen müsse, „nicht auf Antrieb einer Militärpartei noch aus Eroberungslust, sondern einfach und allein, weil das ganze Volk des aufrichtigen Glaubens ist, daß die Zerschneidung Deutschlands ein unerträgliches Unrecht darstellt ... In einem Falle von solchem Schwergewicht werden weder die trockenen Ermahnungen des Völkerbundes noch so viele idealistische Gründe, das Land anzuklagen, das die Flamme des Krieges von neuem entzündet, die geringste Wirkung haben ... Daß Deutschland der Sieger sein würde, ist unvermeidlich“ [„Fruits“, S. 293*)].

Ausklang

Es ist wohl ziemlich sicher, daß bei der gegenwärtigen Mentalität in Polen und bei der politischen Gesamtlage in Europa eine baldige Lösung des Problems auf gutlichem Wege aussichtslos erscheint. Die große Gefahr ist aber, daß jedes neue Jahr eine Verstärkung der polnischen Position bringt; kulturell durch die Polonisierung der Jugend in Schule, Heer und Beruf; wirtschaftlich durch Ausbau Ödlandes und der Kohlenmagistrale, militärisch durch Festungs- oder Bahnbau, Garnison-, Militär- oder Marinevermehrung sowie durch weitgehende militärische Jugendvorbereitung. Die Zeit wirkt also für Polen, während sie zugleich die Verbitterung und Trostlosigkeit Deutschlands steigert. Andererseits hemmt die große Mißlichkeit des ganzen Problems und die militärische Machtstellung Polen-Frankreichs jede Intervention. Gütliches Entgegenkommen Deutschlands wurde bisher noch stets als Schwäche gedeutet. Ebenso wie auch der Völkerbund noch immer machtlos war; man braucht ja nur die Geringsachtung der Danzig- und Minderheitenentscheidungen durch Polen daraufhin anzusehen. In Oberschlesien, in Wilna, in der Ukraine hat Polen selber gefährliche Beispiele gegeben für eine eigenmächtige und gewalttätige, mit energischem Willen und brutalem Machteinsatz durchgeführte Grenzrevision. Zur wirklichen Vereinigung gehört also Macht, zumindest ein starker Druck mächtiger Völker, bzw. eine entscheidende Umstellung in der Politik Frankreichs oder Englands, dem ja eigentlich in diesem europäischen Ringen die Schlüsselstellung zukommt. Jeder noch so gute Wille Deutschlands allein bleibt unzureichend. Im gesamteuropäischen Interesse sollte das von allen Regierungen beachtet werden; wenn sie nur den festen Willen zur Lösung des Problems hätten, würden ihnen in den Autoren der besprochenen Bücher**) auch genügend sachkundige Berater zur Seite stehen.

*) Anhang (10).

**) Vgl. dazu auch die bei dieser Arbeit mitbenutzten deutschen Veröffentlichungen: „Sort mit dem Weichsekkorridor“ von S. Dombrowski, Marienwerder 1930; „Die Korridor-Gefahr“ von * * *, Verlag der Südd. Monatshefte,

Soviel ist gewiß — ohne Beseitigung dieses „Korridor gegen den Frieden“ (Jaques Kayser, *Republique* vom 11. Januar 1931), ohne durchgreifende und wirklich heilende Revision auch an dieser Stelle des Kontinents, muß jede Pan-Europa-Bewegung, zumindest im Osten, zum Scheitern verurteilt sein.

Anhang

Fremdsprachige Zitate

(1) Polson-Newman, S. 216.

... but meanwhile we must regard the Corridor question in a European sense, as a matter that affects European relationships generally, and on which the tranquillity of Eastern, if not the whole of Europe depends. The possibility of a Russo-German combination makes the Corridor the greatest danger spot of Europe to-day, and it is interesting to know that the late Marshal Foch, shortly before his death, forecast that this area would be the scene of the next war. ... when the subject of the next war cropped up, Foch at once took his pipe out of his mouth and pointed at the narrow strip of territory giving Poland access to the Baltic: 'There', he said, 'lies the root of the next war.'

(2) Fisher-Brooks, S. 132/33.

In practice it proved to be impossible to apply the nationality principle without serious modification, or to restrict the economic principle to outlets to the sea. ... Objections, complaints, charges of imperialism, were made against the Poles by so many that the impression gained great headway in Great Britain and America that of all clamoring nationalities, the Poles were the most troublesome, with the least justification.

(3) „Fruits“, S. 279.

And President Wilson had never promulgated the principle that territory which was indisputably German should be served from Germany and placed in any degree under the tutelage of Poland, as was Danzig. In retrospect it is difficult to see why Germany was torn asunder, and why the seed of so much future strife was sown, simply in order to gratify an ambition which had no legitimate or logical basis. For in reality Poland had no need either of free access to the sea or of control of the Port of Danzig.

(4) „Fruits“, S. 279.

... according to the German census of 1910 ... the Corridor district then had within its borders 570 000 Germans, 460 000 Poles, and 104 000 Kashubes — who certainly are not Polish.

München 1930; „Der Weichsekorridor im Urteil des Auslandes“ von Dr. Erich Kayser, *Preussische Jahrbücher*, Bd. 222, Heft 2, November 1930, als Sonderdruck bei Georg Stille, Berlin 1931.

(*Sußnote*: There is, however, one district — Poznania — which, taken alone, is undoubtedly Polish, both historically and otherwise. I do not think that Germany either disputes this fact or contemplates Poznania ever again coming under her dominion.)

(4) „Fruits“, S. 280.

At that date (1910) there were in Danzig 315 000 Germans, 9500 Poles, and 2100 Kashubes. The actual figures for the whole territory which has thus being dissected were, therefore, 885 000 Germans, 469 500 Poles, and 106 100 Kashubes.

Clearly this territory was far from being indisputably Polish.

(4) Polson-Newman, S. 211.

According to the German census of 1910, there were in the seventeen 'circles' (which have now become Polish), including the Free City, 651 855 Germans, 445 235 Poles, and 91 019 Kashubes — or 206 620 more Germans than Poles, 560 836 more Germans than Kashubes, and 115 610 more Germans than Poles and Kashubes together.

(5) Martel, „La Pologne et nous“, S. 240.

L'Allemagne peut-elle croire à la sincérité de nos intentions aussi longtemps que nous nous obstinerons à maintenir ce non sens, la frontière polono-prussienne, cette monstruosité barbare contre tout un peuple, le corridor de Dantzig, cette injuste et perpétuelle provocation, la sujétion de Dantzig à la Pologne?

(6) Tommasini, S. 157.

Esso era tutavia meno illogico della combinazione che trionfò a Versailles e che, lasciando aperta una piaga insanabile nelle più vive carni della Germania, architettò un ibrido edificio che in realtà diede alla Polonia, a Danzica, uno sbocco al mare più difettoso di quello che essa vi avrebbe trovato, se la città fosse rincasta in pieno possesso della Germania ... Come avrò occasione di dimostrare in altro capitolo, il porto politico della Polonia avrebbe dovuto esser stabilito a Memel, sbocco della valle del Niemen, principale arteria della sua regione orientale. Memel avrebbe dovuto essere annesso alla Lituania, la quale, a sua volta si sarebbe unita alla Polonia, secondo le tradizioni del passato, le quali insegnano che, anche quando la potenza prussiana era ai suoi albori, la Polonia non potè installarsi solidamente sul Baltico se non dal momento in cui la costa lituana fu in suo potere.

(7) Martel, „Frontières“, S. 173 ff.

En premier lieu, l'internationalisation de la Vistule. Le président Wilson comprenait ainsi, au début, l'accès de la Pologne à la mer, et cette disposition se trouve dans le premier projet de la Commission d'études américaines ...

L'Allemagne propose que Dantzig continue à rester port franc...

Les Allemands prévoient pour elle (Pologne) des zones franches dans tous les ports allemands, même à Hambourg ... La Pologne pourrait être chez elle à Hambourg, à Stettin, à Elbing, à Königsberg comme elle l'est à Dantzig ... De la Pologne à la mer, les voies ferrées seraient internationalisées sur le territoire prussien, entre la frontière rectifiée et les ports. Certaines lignes pourraient même être concédées, selon la formule adoptée pour sauvegarder les intérêts yougo-slaves, dans le port de Salonique, en toute propriété à l'Etat polonais ...

Il y a, dit-on, des éléments slaves assez importants, Kachoubes, Polonais, dans le Corridor. L'Allemagne est prête à leur accorder une protection spéciale, à faire garantir leurs droits par la Société des Nations, à leur permettre de développer leur patrimoine intellectuel et national.

(§) Donald, S. 266 unten u. ff.

The future of Danzig is bound up with the future of the Corridor. It is within the sphere of practical politics to restore territorial integrity to Germany and at the same time assure Poland free access to the sea. If Poland prefers a free outlet to the Baltic to territorial aggrandisement, then a compromise is practicable on the following lines: —

The Vistula with all its outlets, together with the harbours of Danzig and Dirschau, to be internationalised and its administration to be vested in a reconstructed Danzig Harbour Board:

Poland to enjoy the same rights on German railways and rivers as have been vested in Czecho-Slovakia for the security of its world trade under the Treaty of Versailles:

Germany to concede to Poland free harbours at Königsberg, Elbing, Stettin, Hamburg, or anywhere else:

Germany to use its influence with Lithuania to induce the latter to grant Poland analogous privileges at Memel:

Through trains on the railways running northwards to the sea, via Posen and Gdynia, Posen and Danzig, and Warsaw, Mława and Danzig to be under Polish administration. The execution of these conditions to be under the control of a reconstructed League of Nations Commission at Danzig, the Commission to be provided with extensive rights for immediate intervention in case of infraction of the treaty by either of the contracting parties. It could also constitute a court of arbitration for the amicable settlement of disputes between the two governments:

The Polish and Kashube minorities to be self-administering in matters of culture, under laws equal to the best extant autonomy legislation. The Prussian decree for the regulation of Polish minority schools, issued in 1928, could be amended in accordance with the wishes of the Poles.

(9) Linfield, „Current History“, Februar 1928, S. 668.

The Polish Corridor question will seem to many people to be eminently one with which the League might deal. If, however, it is felt that the League itself has become too much the battlefield of competing European interests, the matter cannot be left alone. Might not Great Britain and America make a concerted effort to do what we all feel needs to be done? ... That, however, must be done without injury to the economic life of Europe. Unless something on these lines is undertaken the outbreak of another war can be only a question of time.

(10) „Fruits of Folly“, S. 293—294.

One of the ablest and most lucid writers on this vexed question concluded his survey of the situation by saying that the Poles would fight “to their last gasp” to prevent any alteration of the frontier as established by the Corridor. But it is equally certain that, at a propitious moment, one possibly fairly far in the future, the Germans will fight to their last gasp to effect that very change — not as a result of incitement by any military party, not through any lust for conquest, but simply and solely because the nation, as a whole, sincerely believes that the scission of Germany constitutes an intolerable wrong, which is not justified even by the loss of a war, or the strict application of the stern doctrine of ‘Vae victis’! ... In a matter so fundamental neither the cut-and-dried repetitions of the League of Nations, nor any number of idealistic facts arraigining the country which rekindles the flame of warfare, will be of the slightest effect ... It is inevitable that Germany should be the victor.

K. Neumann:

Der Korridor in der polnischen Literatur

„In Polen gibt es keine ‚Korridorfrage‘“ — so wenigstens versicherte erst kürzlich wieder K. Smogorzewski, der Leiter der polnischen Propaganda in Frankreich. Aber diese Erklärung, der man unzählige ähnliche Äußerungen aus allen Lagern Polens zur Seite stellen könnte, ist — so sicher sie klingt — Ausdruck mehr des Wunsches denn der Wahrheit. Allzu auffällig ist der Gegensatz zwischen der Entschiedenheit, mit der allseitig das Problem als solches geleugnet wird, und der Häufigkeit solcher Beschwichtigungen. Vergeht doch keine Gelegenheit, wo nicht von irgend-einer Seite — von der Regierung oder den polnischen Parteien, die hier

ausnahmsweise einmal aufs engste zusammengehen — versucht wird, die mit Recht ob des „Korridors“ beunruhigte öffentliche Meinung Polens in Sicherheit zu wiegen.

Sast unübersehbar ist daher die Fülle polnischer Erklärungen zu dieser Frage; ein Versuch, sie hier auch nur annähernd vollständig zusammenzustellen — etwa wie es an anderer Stelle für den literarischen Niederschlag der internationalen Korridoriskussion geschehen ist —, würde ins Endlose führen. Wir müssen also für einen ersten Versuch, die polnische Korridorliteratur zu charakterisieren, auf die Gefahr der Unvollständigkeit hin einen anderen Weg wählen — einen Weg, der bei der Einheitlichkeit der polnischen Äußerungen gangbar erscheint: einige neuere, besonders wichtige Buchveröffentlichungen und Zeitschriftenaufsätze als typisch auszuwählen, um an ihnen zu zeigen, worauf die polnische Information über den „Korridor“ (= nach polnischer Auffassung der als Woiwodschaft „Pomorze“ bezeichnete Rest der Provinz Westpreußen) grundsätzlich abzielt.

Für unseren Zweck erscheinen folgende Schriften als ausreichend: Als älteste Darstellung die Schrift des damaligen Vertreters Polens im Danziger Hafenausschuß, Dr. Sławski, „Polens Zugang zum Meere und die Interessen Ostpreußens“ (Danzig 1925), die durch die Gegenschrift von Dr. J. Fürst, „Der Widersinn des Korridors“ in Deutschland bekannter geworden ist; ferner die Schrift, die diese Broschüre in der Auslandspropaganda ablösen soll: Smogorzewski, „La Pologne, l'Allemagne et le Corridor“ (Paris 1929). Besonders wichtig erschien die umfassendste Darstellung dieser Fragen: Bagiński, „Das Problem des Zugangs Polens zum Meere“ *) (Posen 1927), deren Verfasser seither in Polen als besonderer Sachmann für die Korridorfrage gilt. Wie sein Werk, ist auch die folgende, höchst deutschfeindliche Schrift, deren Verfasser Präsident der Generalprokuratur in Posen war, von dem „Westmarkenverein“ herausgegeben worden: Kierski, „Das polnische ‚Pomorze‘. Die Frage des sogenannten Korridors“ (Posen 1928).

Unbedingt zu berücksichtigen waren die Veröffentlichungen des „Westflawischen Instituts“ an der Universität Posen. Neben dessen Direktor, Professor Rudnicki, Posen, tritt besonders Professor Kostrzewski, Posen, hervor; beide Gelehrten haben auch an den Werken mitgearbeitet, die das sehr rührige „Baltische Institut“ in Thorn herausgegeben hat: an Band I des (auf 4 Bände berechneten) Sammelwerkes: „Das polnische Pomorze“ (Thorn 1929), an der Sammlung „Gegen die Korridorpropaganda“ (Thorn 1930), in der u. a. auch Smogorzewski vertreten ist. Wirtschaftsfragen behandelt das ebenfalls vom Baltischen Institut herausgegebene Werk „Die Verteidigung Pommerellens“ (Thorn 1930), vorwiegend auch das von der amtlichen Wirtschaftszeitschrift „Polska Gospodarcza“ heraus-

*) Ein eingehender Bericht darüber ist als Heft 3 der „Ostland-Schriften“ (Danzig 1930) erschienen.

gegebene große Propagandawerk: „Chronik vom polnischen Meere“ (Warschau 1930).

An Geschichtswerken wurden noch herangezogen: Frankiewicz, „Geschichte Pommerellens im Abriss“ (Graudenz 1928), sowie das Werk von Professor Sobieski, Krakau, „Der Kampf um Pommerellen“ (Posen 1928). — Schließlich sind noch einzelne Zeitschriften- und Zeitungsaufsätze nach den „Ostland-Berichten“ (herausgegeben vom „Ostland-Institut“ in Danzig, zitiert O. B....) verwertet worden.

Als Ergebnis unserer Untersuchung können wir vorwegnehmen: es ist eine doppelte Überzeugung, die all diesen Schriften unterliegt, die Überzeugung von der Unentbehrlichkeit des Korridors für Polen einerseits, von dem Recht Polens auf seinen Besitz andererseits. Mit anderen Worten: Getreu der Mahnung, die der Theoretiker des polnischen Imperialismus, J. Ł. Popławski, schon 1887 erhob: „Freier Zugang zum Meer, vollkommener Besitz der Hauptwasserader des Landes, der Weichsel — das sind die Grundbedingungen unserer Existenz“, will die polnische Korridorliteratur „der grundlosen und tendenziösen deutschen Propaganda ... unsere geographischen, historischen, ethnographischen und wirtschaftlichen Rechte entgegenstellen“ (Bagiński, S. 82). — Die Reihenfolge dieser „Rechte“ Polens mag den Gang unserer Untersuchung bestimmen.

Zunächst hat die Geographie das Wort. — Hier dürfte Professor Pawłowski, der diese Wissenschaft an der Universität Posen lehrt, die typische polnische Ansicht zum Ausdruck bringen, wenn er erklärt*): „Die geographische Lage Pommerellens drückt sich schon in dem Namen selbst aus.“ Der Name Pomorze**), „uralt slawisch und polnisch, dabei ein im wahren Sinne geographischer Name ... bezeichnet das am Meere liegende Land. Mit diesem Namen bezeichneten die lechischen Stämme das an der Ostsee liegende Land ... von der Lübecker ... bis zur Danziger Bucht“. Die Lage Pommerellens „kann nur im Zusammenhang mit Polen betrachtet werden. Denn Polen bildet bis zu den Karpathen das natürliche Hinterland Pommerellens ... Pommerellen hat nur in Verbindung mit Polen die Bedeutung, die seinem geographischen Namen entspricht. Nur in diesem Falle ist es Durchgang, Weg und Zugang zum Meere. In Verbindung mit Deutschland ist es ein Weg längs des Meeres“. — Es treffe nicht zu, daß die baltische Seenplatte zu beiden Seiten der Weichsel einen Damm bilde, der das Binnenland vom Meere abgetrennt habe. „Die Momente, die Polen während seiner geschichtlichen Entwicklung den Zugang zum Meere erschwerten, waren und sind politischer und historischer

*) In dem mit Unterstützung der polnischen Regierung herausgegebenen „Rocznik Gdański“ (= Danziger Jahrbuch) für 1927, S. 5 ff.

**) Der polnische Sprachgebrauch kennt bezeichnenderweise nur ein Wort für das heutige Pommern und für Pommerellen. Beide werden mit „Pomorze“, dabei Pommerellen höchstens als das „polnische Pommern“ = „Pomorze polskie“, bezeichnet.

Natur. Die geographischen Verbindungen verbanden und verbinden es mit dem Meere; die Weichsel ist das geographische Bindeglied, das auf natürliche Weise fast alle polnischen Gebiete mit dem Meere verbindet.“ Pommerellen sei die natürliche Fortsetzung der polnischen Tiefebene; „das Argument, daß Pommerellen Fortsetzung des deutsch-baltischen Seengebietes sei, kann nicht in Frage kommen“.

Für Polen habe Pommerellen unvergleichlich größere Bedeutung als für Deutschland, für das es immer nur „Ostland“ gewesen sei. Für Polen dagegen sei es „Tor und Weg zum Meere, und vom Meere her die Basti an seiner Nordwestgrenze, Zugang zur Welt und einzige Hoffnung auf völlige wirtschaftliche Unabhängigkeit“. Katzels „Politische Geographie“ z. B. erkläre: die Lage eines nur aus Russischpolen und Galizien gebildeten polnischen Staates sei „eine der ungünstigsten, die in Europa denkbar sind, sowohl wegen der Abschließung vom Meere als auch wegen der Entfernung von dem bevorzugten atlantischen Rand Europas“. „Zu diesen Worten hat die polnische Wissenschaft und Politik nichts hinzuzufügen. Bei dieser Überzeugung, daß der Verlust Pommerellens gleichbedeutend wäre mit dem Verlust der wirtschaftlichen, vielleicht auch politischen Selbständigkeit, beharrt unser Volk, und daher sieht es diese Gebiete in Hinsicht auf ihre wichtige geographische Lage als den Schlüssel seiner europäischen Lage an.“

Weitere „Rechte“ Polens soll die Geschichte, und zwar zunächst die Vorgeschichte, ausweisen. Immer wieder treffen wir auf die Behauptung, daß „Pommerellen uraltes polnisches Land“ sei (Bagiński, S. 30, Kierski, S. 14) — auf Zeugnisse dafür, wie der Geist des „Westslawischen Instituts“ immer weitere Kreise ergreift. Haben sich die um dieses Institut gescharten Forscher allgemein die Aufgabe gestellt, den deutschen Charakter Ostdeutschlands als Überlagerung nachzuweisen, statt dessen den urslawisch-polnischen Charakter des Landes eindeutig klarzustellen, so will die polnische Vorgeschichtsforschung, besonders Professor Kostrzewski und seine Schule, beweisen, „daß die Bevölkerung, die unsere Lande in römischer und frühgeschichtlicher Zeit ... bewohnt, durchaus die gleiche war ..., die schon in der mittleren Bronzezeit (um 1500 v. Chr.) die sogenannte Lausitzische Kultur ausbildete *)“. Unter dem Zwang der Vorstellung, daß die durch unwiderlegliche Tatsachen erwiesene germanische Besiedlung Ostdeutschlands unbedingt aus der Geschichte gestrichen werden muß, werden unbequeme Zeugnisse einfach als „unvollständig, schwindelhaft“, deutsche Ausführungen als „lügenhaft“ bezeichnet (Kostrzewski, Korridorpropaganda) — um auf Grund der angeblichen Kontinuität slawischer Siedlung von der Bronzezeit bis zum Mittelalter zu behaupten, daß „Pommerellen ein urpolnisches Land ist, auf das wir ein ererbtes Anrecht besitzen“ (Kostrzewski, O. B. II, S. 58). Min-

*) Dr. Karpińska bei v. Riehtofen: „Gehört Ostdeutschland zur Urheimat der Polen?“ („Ostland-Schriften“, Heft 2; Danzig 1929, S. 13) — wo diese Forschungsmethoden einer vernichtenden Kritik unterzogen worden sind.

destens aber: „Selbst wenn wir mit der deutschen Wissenschaft annähmen, daß Germanen in Pommerellen von der 5. Bronzezeitperiode bis Ende der Völkerwanderungszeit lebten, so erhielten wir auch so in Summa erst 1600 Jahre gegenüber der mindestens dreimal so langen Zeit, in der hier eine andere, teilweise sicher slawische Bevölkerung lebte; dazu kommen noch an 1000 Jahre geschichtlichen Seins der Polen in diesem Lande. Zu guter Letzt hat die germanische Bevölkerung freiwillig Polens Lande verlassen..., hat so selbst auf alle Rechte an dies Land verzichtet... Pommerellens Vorgeschichte gibt den Deutschen kein Recht auf Pommerellen“ (Kostrzewski, Korridorpropaganda).

So unhaltbar solche Versuche, dies Land als urpolnisch hinzustellen, auch sind, so steht doch die polnische Vorgeschichtsforschung dabei nicht allein; z. B. hat sie einen Bundesgenossen in Professor Rudnicki, Posen, der die gleiche Ansicht durch nicht weniger gewagte Hypothesen sprachgeschichtlich begründen will. Er erklärt u. a.: „Soweit es sich um sprachliche Daten handelt, hängt ‚Ostgermanien‘ an Oder und Weichsel völlig in der Luft“ (O. B. III, S. 213) und behauptet auf Grund höchst vager Vermutungen geschichtlich erwiesenen Tatsachen zuwider, „daß auf Grund etymologischer Untersuchung der geographischen Namen der Wojwodenschaft Pomorze sich der richtige Schluß ziehen läßt, daß die einzige ständige, uralte und fast ausschließliche Bevölkerung der Wojwodenschaft eine slawische, genauer lechische, noch genauer pomoranisch-polnische Bevölkerung ist. Diese Bevölkerung ist Erbe, Wirt und rechter Eigentümer dieser Lande seit den ältesten Zeiten; nur vorübergehend konnte in vorhistorischer Zeit sich ein germanischer Splitter ... an den Ufern der Gersa, vielleicht auch an einigen seiner Zuflüsse, festsetzen. Dieser Splitter erlag jedoch ethnischer und sprachlicher Assimilierung an die Lechen; sein Aufenthalt ließe sich vergleichen mit dem vorübergehenden Charakter der Kreuzritterokkupation 1308—1464, der späteren preußischen Okkupation 1772—1920... Die alten geographischen Namen der Wojwodenschaft mit lechischem Charakter lassen sich ungehindert in sehr ferne Vergangenheit verschieben, ebensogut in das 5. Jahrhundert nach wie in das 5., 10., selbst 20. Jahrhundert vor Chr.... Daraus würde hervorgehen, daß ... in der jüngeren Steinzeit das Weichselland eingenommen wurde durch Slawen, speziell durch den Teil von ihnen, der sich später zu den Lechen bzw. Pomoranen und Polen individualisierte — daß seit dieser Zeit dieselbe Bevölkerung hier sitzt. Alle Ansprüche der Deutschen auf das Flußgebiet der ... unteren Weichsel, die sich darauf stützen, daß in vorgeschichtlichen Zeiten hier die Sitze irgendwelcher urgermanischer Stämme gewesen seien, wären also unbegründet..., wären ein Ergebnis der grenzenlosen preußisch-deutschen Gier nach fremden Ländern“ („Das polnische Pomorze“ I, S. 271 f.).

Nicht weniger stark tritt die Tendenz, um jeden Preis polnische „Rechte“ ausfindig zu machen, in den Angaben über die Geschichte Pommerellens hervor, stellt sich doch die polnische Forschung die Aufgabe,

„das Polentum in Pommerellen auszugraben“ (Pfarrer Dr. Mańkowski, O. B. II, S. 61). Allgemein wird versucht, die Zugehörigkeit Pommerellens zu Polen, die, von der kurzen Zeit 1294—1308 abgesehen, sich auf zwei Jahrhunderte nach dem Rechtsbruch von Lublin (1569—1772) beschränkte, möglichst auszudehnen. So wird — teils ungenau, teils falsch — verkündet: „Pommerellen war seit Jahrhunderten aufs engste mit Polen verbunden, bildete einen ebenso rechtmäßigen Teil polnischen Gebiets wie Großpolen... Erst 1308 haben die Kreuzritter Ostpommern erobert; unter ihrer Übermacht blieb dieses urpolnische Land bis 1466. Von 1466 bildete Pommerellen einen integrierenden Teil der polnischen Republik... Im Jahre 1772, bei der I. Teilung Polens, nahmen die Preußen Pommerellen fort und gaben es — nicht ganz, aber in einem bedeutenden Teil — erst Anfang 1920 ... den Polen zurück“ (Kierski, S. 26), oder: „Pomorze ... ist seit altersher ein slawisches, kein germanisches Land. Zu Beginn des 11. Jahrhunderts wurde es von Boleslaw Chrobry, der die polnischen Lande als erster vereinigte, Polen einverleibt. Danach bildete es Jahrhunderte hindurch entweder einen Teil des polnischen Staates oder wurde von polnischen selbständigen pommerellischen Fürsten regiert... Die erste Annexion durch Deutsche, d. h. durch den Ritterorden, erfolgte 1308 und währte bis 1454, d. h. 146 Jahre. Im Jahre 1454 kam Pommerellen an Polen zurück, und bis 1772, d. h. 318 Jahre, hatte Polen hier den eigenen Zugang zum Meere. Schließlich dauerte die letzte Annexion von 1772 bis zum 10. Januar 1920, d. h. 148 Jahre“ (Sławski, S. 24). Bagiński, der ohne den Versuch eines Beweises Pommerellens Zugehörigkeit zu Polen gar ab 994 datiert, fügt hinzu, „daß Polen also über dies Land 569 Jahre herrschte, die polnisch-pommerellischen Fürsten 63 Jahre*). Daher befand sich Pommern im Besitz Polens 632 Jahre..., die deutsche Herrschaft über dies Land dauerte 294 Jahre“ (S. 32). Noch längere Zeit für Polen errechnet Kostrzewski: „Wenn wir mit der deutschen Wissenschaft annähmen, daß die ersten Slawen in Pommerellen erst um 600 n. Chr. erschienen, so zeigt sich, daß seither das polnische Pommern kaum 306 Jahre unter deutscher Herrschaft stand (1308—1466, 1772—1920) ... Dagegen stand es über dreimal so lange, nämlich 1014 Jahre, unter der Herrschaft der pommerellischen Fürsten und der polnischen Könige (600 bis 1308 und 1466—1772)“ („Korridorpropaganda“).

Diese Tendenz, die Beziehungen Pommerellens zu Polen fälschlich zu übersteigern, führt im einzelnen z. B. dazu, daß die einwandfrei bezeugte Tatsache, daß bis 1294 Pommerellen in keiner staatlichen Abhängigkeit von Polen stand, ja ihm oft höchst feindlich entgegentrat, abgeschwächt oder ganz geleugnet wird. „Die Tatsache, daß Pommerellen einst ein unabhängiges Fürstentum war, schränkt Polens Rechte auf dieses Gebiet nicht im mindesten ein, und andererseits — sie schafft keinerlei Rechte für Deutschland“ (Kierski, S. 32). Oder es wird zugegeben: „Nirgendwo auf polnischem Gebiet trat die Abgesondertheit eines Landes ... so stark hervor wie in Pommerellen“, trotzdem als sicher angenommen, daß Pomme-

*) Von 1227—1290. Die Zahlen sind völlig willkürlich gewählt!

rellen seit Bestehen des polnischen Staates ihm zugehörte (Professor Tymieniecki, Posen, O. B. II, S. 86; ähnlich Sobieski, S. 25, Baginski, Chronik, S. 125). Endlich wird als Beweis für die angebliche Zugehörigkeit das völkische Argument angeführt: „Weil seine Fürsten Polen waren, sich als solche ansahen“ (mindestens für den bedeutendsten von ihnen, Swantopolk, ist das Gegenteil urkundlich erwiesen!) „und die Bevölkerung dieses Landes ist polnisch nach Sprache und Gewohnheiten“ (Tyc, O. B. II, S. 92).

Die gleichen Schwierigkeiten entstehen, wenn unentwegt behauptet wird: Pommerellen sei seit 1466 integrierender Teil Polens gewesen (Baginski, S. 70, Stawski, S. 23). Entweder wird dann die Frage, ob durch das Inkorporationsprivileg 1454 Pommerellen tatsächlich Polen einverleibt werden sollte, gar nicht näher berührt (Sobieski, S. 76, betont die Wiedervereinigung!) oder auch der Gewaltakt von Lublin mit einem harmlos klingenden Satz abgetan: „Polen konnte sich vollständig der Ordnung der Verhältnisse Pommerellens, das durch unzerreißbare Bande mit dem Mutterlande verbunden wurde, widmen. Die Woivodschaften Pommerellen, Kulm, Marienburg wurden zum integrierenden Teil Polens und unterschieden sich in nichts von den übrigen Teilgebieten Polens“ (Kierski, S. 24).

Schließlich führt diese Tendenz, Pommerellen als „urpolnisch“ zu erweisen, dazu, daß alles, was von polnischer Seite geschah, gelobt oder wenigstens entschuldigt wird, deutsche Taten und Leistungen dagegen möglichst herabgesetzt werden. Das gilt zumal für die Zeit von 1772 bis 1920. Frankiewicz z. B. kann Friedrichs des Großen Maßnahmen für Westpreußen nicht gut verschweigen, fügt aber schnell hinzu: sie seien nur geschehen, „weil ihm all das notwendig war, um Steuern in großer Menge herauszupressen, um Rekruten auszuheben“. Ein anderes Beispiel: „Die preußische Regierung machte sich klar, daß Pommerellen ein fremdes Land im Rahmen des deutschen Staates war. Die Deutschen unterstützten deshalb die Entwicklung der Industrie in Pommerellen nicht und legten den Hauptnachdruck auf die Entfaltung der Landwirtschaft. Pommerellen sollte der Ernährer der anderen Provinzen..., Konsument deutscher Industrieerzeugnisse sein; es wurde für das Reich typisches Hinterland, Gebiet der deutschen Kolonisation“ (Frankiewicz). Die wiederholten Versuche des preußischen Staates, wichtige Industrien nach Westpreußen zu verlegen, werden also glatt verschwiegen, dafür folgt als Schluß: bisher sei Westpreußen nur das Hinterland Preußens gewesen, sein Kolonisationsgebiet; jetzt sei es die „Brücke zwischen Polen und dem Meere“ und habe so eine große Geschichtsmission zu erfüllen! — Ebenso wenig entspricht der Wahrheit, was Kierski über die preußische Zeit mitteilt. Nach ihm hat sich damals nur die „uralte“ Geschichte wiederholt — Verdrängung der Polen von ihrem Boden, Vernichtung des polnischen Bürgertums (!). Über die Lösung: „Ausrotten!“ — „nicht Bismarck erfand sie, sie lag stets im Blut und in den Traditionen der germanischen Räuber“ — habe nicht zum Ziele geführt, Pommerellen sei siegreich aus diesem Kampf her-

vorgegangen. „Daher habe auch niemand (?) geschwankt, als es nach dem Weltkrieg zur Entscheidung über Pommerellens Schicksal kam. Es hatte nicht umsonst auf die Belohnung für sein Ausharren gewartet . . ., es lehrte erneut zum polnischen Mutterland zurück“ (S. 26). — Andere Geschichtsdarstellungen schließen mit der Behauptung, Polen habe Pommerellen erhalten nicht nur „dank der internationalen Lage, sondern auch dank dem Umstand, daß das polnische Element in Pommerellen die allerschlimmste Unterdrückung überdauert“ (Professor Wojciechowski, O. B. III, S. 2), „weil Pommerellen . . . schon vorher sich polnischen Charakter verschafft hatte . . .“ (Sobieski, S. 189).

„Nicht nur die Geschichte spricht für Polen, sondern auch die Ethnographie. Obwohl Pommerellen in der Geschichte zweimal unter preussischer Herrschaft war, hielt es der Germanisierung stand und ist heute ethnographisch polnisch“ (Stawski, S. 25; ähnlich Bagiński, S. 81). Professor Kostrzewski erklärt: „Wenn es sich um unsere Rechte auf Pommerellen handelt, so brauchen wir wahrlich nicht bis in die Vorgeschichte . . . zurückgreifen; die beste Bestätigung unserer Rechte ist das polnische Volk, das in geschlossener Masse in diesem Lande sitzt, das Volk, das die anderthalb Jahrhunderte lange Knechtschaft der Kreuzritter . . . wie die schwere preussische Okkupation nach der Teilung siegreich überdauert und durch seine unwandelbare Anhänglichkeit an Land und Sprache dieses wichtige Teilgebiet am Meere für Polen gerettet hat“ („Korridorpropaganda“).

Ermöglicht wird diese Behauptung von dem unbedingten Polentum Pommerellens durch bedenkenlose Gleichsetzung von Kaschuben und Polen. Früher haben auch polnische Gelehrte die Sonderstellung des Kaschubischen anerkannt; heute heißt es: „Nur böser Wille oder Ignoranz kann das Kaschubische . . . als besondere Sprache abtrennen“ (Professor Siszter, O. B. V, S. 15), es sei ein polnischer Dialekt (Bagiński, S. 62, Palecki, O. B. II, S. 141), „ein durch Germanismen entstelltes, archaisches Polnisch“ (Kurnatowski, O. B. IV, S. 13). Das Gegenteil „behaupten nur die deutschen Pseudogelehrten, die die Wissenschaft auf politische Thesen ausrichten“ (Kierski, S. 31). — Stets wird darauf verwiesen, daß die Kaschuben polnische Reichstagsabgeordnete gewählt hätten (wegen der Formel polnisch-katholisch!) und, obwohl Beweise dafür vorliegen, daß die Kaschuben sich heute ihrer nationalen Sonderstellung vollbewußt sind (O. B. III, S. 213 f.), erklärt: „Erst nach Wiederaufrichtung des polnischen Staates sucht man Beweise für die stammesmäßige Besonderheit der pommerellischen Küstenbevölkerung“ (Minister Kwiatkowski, „Verteidigung Pommerellens“). „Die Deutschen bemühen sich seit langem, zu beweisen, daß die Kaschuben so etwas wie eine besondere nationale Gruppe bilden. Nicht erst seit heute ist uns diese Art, sich pseudowissenschaftlicher Behauptungen zu Zwecken der Raubpolitik zu bedienen, bekannt. Heute unterliegt die Frage der Zugehörigkeit der Kaschuben zum polnischen Volk bei den schwerwiegenden wissenschaftlichen Beweisen und einstimmiger Ansicht der Gelehrten nicht dem geringsten Zweifel. Die

Kaschuben sind der Vorposten des Polentums an der Meeresgrenze“ (Professor Frankowski, Posen, „Chronik“, S. 70).

Nun aber die Deutschen in Pommerellen. — Obwohl selbst von einem sicherlich nicht deutschfreundlichen polnischen Gelehrten (Rudnicki) bestätigt worden ist, daß dieses Land vor 1919 keineswegs „unbestreitbar polnisch“ gewesen ist (Pommerellen habe „schon nicht viel mehr als die Hälfte an polnischer Bevölkerung“ besessen, O. B. V, S. 24), heißt es trotzdem: „Vor Versailles war der pommerellische Korridor schon polnisch!“ (Sobieski, S. 190). Und heute ist nur noch die Polen leider so günstige Gegenwartslage maßgebend. Keineswegs sei Pommerellen ein national gemischtes Land zu nennen, es sei „ethnographisch polnisch, da in der Gesamtbevölkerungszahl die Deutschen höchstens 14% ausmachen“ (Frankiewicz, O. B. IV, S. 9), „ein durchaus polnisches Land“ (Baginski, Chronik, S. 130). Wird überhaupt darauf eingegangen, wie die heutige Lage zustande gekommen ist, so meint z. B. Kierski: Diese radikale Wandlung habe nur „noch einmal den eigentlich polnischen Charakter des Landes bestätigt“. „Wie gewöhnlich (!) in solchen Fällen“ sei nur die „fremde“ Bevölkerung *) abgeströmt. Die deutschen Klagen über die Verdrängung der Deutschen seien unberechtigt. „Niemand zwang sie (!) — sie wanderten von selbst aus“ (S. 39). Das wird behauptet angesichts der rücksichtslosen Entdeutschungspolitik; — allerdings ist zu bedenken, daß z. B. der Präsident der Landwirtschaftskammer für Pommerellen die berückichtigten „Liquidationen“ „nur unbedeutende Einbrüche in den deutschen Besitzstand“ nennt (Verteidigung Pommerellens, S. 215) oder auch betont wird: Polen habe „nach Wiedererlangung Pommerellens seine Rechte nicht voll ausgenutzt und einen bedeutenden (!) Prozentsatz von Deutschen auf ihrem Boden belassen“ (Baginski, Chronik, S. 125). — Nach dem Jahre 1921 sei nun ein weiteres Sinken der deutschen Bevölkerungszahl zu verzeichnen; „es verschwanden die Optanten, es verschwanden alle, die sich unter den geänderten politischen Bedingungen nicht wohl fühlten“ (Kierski, S. 39). Und offenherzig wird dazu bemerkt: „In jedem Falle kann man hoffen, daß der Auswanderungsprozeß der Deutschen noch nicht beendet ist“ (Kierski, S. 41; ähnlich Baginski, S. 34).

Nach alledem kann freilich behauptet werden: „Die ethnographische Karte Pommerellens ist eine Verlängerung der ethnographischen Karte Polens; die Bewohner Pommerellens die Fortsetzung der 20 Millionen starken polnischen ethnographischen Masse ... 82% polnische Bevölkerung in der Woiwodschaft zusammen mit den Anhäufungen dieser Bevölkerung jenseits der Woiwodschaftsgrenzen — auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig, längs der Westgrenze der Woiwodschaft, auf dem rechten Weichselufer ..., das sind keine sporadisch verstreuten Inseln des Polentums, wie die deutsche Wissenschaft es darstellen möchte, sondern eine

*) Auch als „Zustromelement“ bezeichnet. Daß nämlich Pommerellen schon vor 1772 ein zahlenmäßig sehr starkes, bodenständiges Deutschtum aufwies, wird gewöhnlich verschwiegen!

festgefügte Wurzel, die sich vom Mutterstamme nach dem Meere zu ausstreckt“ (Professor Pawłowski, O. B. II, S. 49).

Noch fehlen aus unserer Reihe die wirtschaftlichen Gründe, die gegenüber den wichtigen Ergebnissen historischer und ethnographischer Forschung „auf internationalem Gebiet das größte Gewicht haben“ (Minister Strassburger, „Korridorpropaganda“). Hier ist und bleibt maßgebend, was schon Stawski versicherte: der Hinweis auf die Lage der Tschechoslowakei oder anderer Binnenstaaten sei unstatthaft, denn diese „sind nicht Hinterland eines Hafens, auch nicht mehrerer Häfen eines Staates, sondern vieler Häfen ... verschiedener Staaten. Keiner dieser Staaten befindet sich, wird sich auch nicht in einer solchen hoffnungslosen Lage befinden, in der Polen im Falle seiner Abschneidung vom Meere sein würde; Polen wäre dann wirtschaftlich abhängig von einem Staate, d. h. von Deutschland“ (S. 33). „Polen als Eigentümer des Hafens in Gdingen und Miteigentümer des Hafens in Danzig kann außerdem Kunde in Stettin und Königsberg sein. Aber mit seiner Existenz, mit der politischen und wirtschaftlichen Unabhängigkeit läßt sich das deutsche Angebot von 1919, Polen solle sich damit begnügen, deutsche Häfen zu benutzen, nicht vereinbaren“ (S. 34). Diese Ansicht wird inhaltlich wiederholt (Kierski, S. 47) oder noch erweitert: Die Geschichte habe bewiesen, daß „normale Handelsbeziehungen nur durch Vereinigung der polnischen Länder bei Stützung auf die Ostsee existieren konnten“ (Bagiński, Chronik, S. 126) und gefordert: „Polen war in der Vergangenheit Ostseestaat, ist es heute und muß es bleiben, wenn es als unabhängiges Wirtschaftsgebiet, das die dauerhafte Grundlage und Garantie der unabhängigen Existenz darstellt, bestehen soll“ (Bagiński, S. 247).

Die unveränderte Geltung dieser Formel zeigt sich u. a. darin, daß erst kürzlich wieder Minister Strassburger in Paris den Hinweis auf die Tschechoslowakei ablehnte und erklärte: „Wenn man sich einen Augenblick vorstellt, daß Polens Zugang zum Meere sich in deutschen Händen befinden würde, würde man klar erkennen, daß ... mindestens 70—80% des polnischen Außenhandels, folglich das ganze Wirtschaftsleben Polens von ... Deutschland kontrolliert werden würde. Der überragende Einfluß Deutschlands auf das polnische Wirtschaftsleben würde ... zum Abschluß einer Wirtschaftsunion zwischen Deutschland und Polen führen. Die Wirtschaftsverbindung müßte ... zur Annäherung, zu einem politischen oder sogar militärischen Bündnis zwischen den beiden Staaten führen. Eine solche Verbindung liegt aber nicht im Interesse Polens, denn sie würde die deutsche Suprematie bedeuten ... Polen wünscht mit seinem westlichen Nachbar aufs beste zusammenzuleben, will aber nicht in politische Abhängigkeit von Deutschland fallen. Eine solche Verbindung würde auch den Interessen Europas zuwiderlaufen, denn sie wäre die Verwirklichung der zu Kriegsbeginn aufgestellten deutschen Pläne zur Organisierung Ost- und Mitteleuropas unter beherrschendem deutschen Einfluß. Das ge-

samte Gleichgewicht, die wirtschaftliche Unabhängigkeit Polens beruht also ausschließlich auf dem Zugang Polens zum Meere*)."

Weiter erwähnt Minister Strassburger die Darlegungen Smogorzewskis über die Intensität des polnischen Nord-Südverkehrs im Korridor. Dessen Behauptung, „daß der polnische Verkehr durch den ‚Korridor‘ rund sechsmal so bedeutend ist als der deutsche. Das ist die auffallendste wirtschaftliche Rechtfertigung der Rückgabe Pommerellens an Polen“ (S. 36 f.) ist — unbekümmert darum, daß dieses Verhältnis erst durch höchst ansehbare Zahlenmanöver ermittelt wurde (O. B. III, S. 73) — zur stehenden Formel in der polnischen Literatur geworden (Kierski, S. 61, Westmarkenverein, O. B. III, S. 146). — Tatsächlich sind doch die hohen Zahlen des polnischen Verkehrs nur durch rücksichtsloseste Förderung der Seerausfuhr erzielt worden — weil man sich bewußt war: „Ein Polen, das nicht verstände, seinen Zugang zum Meere auszunutzen, seinen Außenhandel zu reorganisieren und von der Abhängigkeit von den Nachbarstaaten zu befreien, würde seinen Feinden den besten Beweis liefern, daß dieser Zugang zum Meere ihm nicht notwendig ist, daß die Opfer (Deutschlands) überflüssig waren“ (Dr. Hilchen, „Verteidigung Pommerellens“, S. 55). Das aber ist ein höchst seltenes Eingeständnis; weit häufiger wird diese Verkehrssteigerung als neuer „Beweis“ ausgenutzt und z. B. erklärt: „Der wiedererlangte Teil des Weichselpommerns ... zeigt seit 1920 die gleichen Entwicklungstendenzen wie in früheren Jahrhunderten und bezeugt, daß ein unabhängiges Polen nur bei Stützung auf die Ostsee bestehen und sich entwickeln kann“ (Bagiński, Chronik, S. 125).

Schließlich sollen auch noch militärische Gründe für die Unentbehrlichkeit des Korridors für Polen sprechen. Angesichts der militärischen Wertlosigkeit des Korridors, die auch ein polnischer Sachmann zugeben mußte**), wird der breiten Öffentlichkeit unentwegt versichert, daß „die Erwägungen bezüglich der Verteidigung des Staates, des Bezugs von Kriegsmaterialien ... über die Notwendigkeit, die ganze polnische Küste an der Ostsee zu besitzen, und das unbestrittene Recht, die eigene Unabhängigkeit zu verteidigen, entscheiden“ (Bagiński, S. 331), daß „eine auch nur vorübergehende Vertreibung aus unserer Ostseeposition das Grab unserer Großmachtstellung sein würde...“, daß wir gerade in Pommerellen derart auf festen Füßen stehen müssen, daß von einer Vertreibung von dort nicht die Rede sein könnte. Dort ... ist der Platz für das polnische Verdun“ (Srokowski, O. B. I, S. 22).

*) „Der Streit um Gdingen“, herausgegeben vom „Baltischen Institut“, Thorn 1931, S. 4 f.

**) „Die Verbindung mit dem Meere gehört nicht zur prinzipiellen Basis der polnischen Kampfhandlungen; Abschnürung vom Meere ist daher kein tödlicher Stoß für den Staatsorganismus. Sämtliche in Europa neu entstandenen Staaten sind Kontinentalstaaten ... wie die Tschechoslowakei, Ungarn usw.“ (Generalstabsmajor K. Umiaszowski: „Militärgeographie Polens und der Nachbarländer“, Warschau 1924, S. 292).

„Wir sehen also, daß alle angeführten Faktoren: der geographische, historische, ethnographische, wirtschaftliche, verkehrsmäßige und endlich die Rücksicht auf die Landesverteidigung ein wirksames und kräftiges Argument dafür bilden, daß Polen natürliche Rechte auf die Ostseeküste besitzt“ (Bagiński, S. 332). Dieses auf „Kenntnis von den Tatsachen“ gestützte „Bewußtsein von der Rechtmäßigkeit des eigenen Standpunktes“ (Professor Wojciechowski, O. B. III, S. 3) ist entscheidend für die polnische Haltung gegenüber allen Revisionsplänen.

Wenn von deutscher Seite auf die Abschnürung Ostpreußens durch den Korridor hingewiesen wird, so bemüht man sich hier — ganz zu schweigen von den Versuchen, Ostpreußens heutige Lage geschichtlich zu rechtfertigen*) —, in höchst naiver Weise die Existenz des Korridors zu bagatellisieren (Beispiele anderer „Korridore“ bei Skawski, S. 41 f., bei Smogorzewski, S. 40 f.). Einstimmig wird versichert, „daß von einer Verkehrsabschnürung Ostpreußens von Deutschland nicht die Rede sein kann“ (Skawski, S. 66 f., Kierski, S. 67, Ruecker, O. B. III, S. 18); „die Grenzen des Korridors sind wirtschaftlich unsichtbar“ (Smogorzewski, S. 32). Noch viel weniger wird zugegeben, daß der Korridor der Grund der ostpreußischen Wirtschaftsnot ist. Man redet von einer deutschen „Korridor-Psychose“ und erklärt wider besseres Wissen: „Die Schaffung eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen der Existenz des polnischen Zugangs zum Meere und Ostpreußens ungünstiger Wirtschaftslage beruht auf bewußter Fälschung (Ruecker, O. B. III, S. 18; ähnlich Kierski, S. 65 f.). Der wirkliche Grund sei vielmehr Ostpreußens „künstliche Symbiose mit dem Deutschen Reiche“ (Srokowski, „Aus dem Lande des Schwarzen Kreuzes“).

Schließlich wird die Stellung zur Frage einer Grenzrevision entscheidend beeinflusst durch die festverwurzelte Ansicht, „daß ethnographisch polnische Länder westlich und nördlich der heutigen politischen Grenze liegen“ (Bagiński, S. 86), daß der Korridor eingeengt sei „zwischen Gebieten, die früher gleichfalls polnisch waren, jedoch während der Zeit der deutschen Unterdrückung germanisiert wurden“ („The Polish Economist“, September 1928), „daß die im (Versailler) Vertrag festgelegten Grenzen keineswegs unsere nationalen und politischen Ansprüche befriedigt haben“ (Kierski, S. 13). „Polen hat nicht nur nichts, was es den Deutschen abgeben könnte, sondern muß ihnen noch beträchtliche Gebiete rein polnischen Landes abnehmen. Nicht Deutschland ist durch den Traktat von Versailles geschädigt worden, sondern Polen, das sowohl in Pommerellen wie in Posen nur einen Teil der Länder zurück erhielt, die uns zur Zeit der Teilungen geraubt worden sind“ (Kostrzewski, O. B. II, S. 58). — Die Reihe solcher Urteile über den Versailler Vertrag, der „nur zum Teil das große geschichtliche Verbrechen wiedergutmacht habe“ (Kierski, S. 46), könnte beliebig vermehrt werden; kein Wunder also, daß überhaupt jede Diskussion über den Korridor ab-

*) Vgl. die eingehende Darstellung des Verfassers: „Ostpreußen im polnischen Schrifttum“, Danzig 1931 („Ostland-Schriften“, Heft 4).

gelehnt wird! — Diskutieren könne man nur über die Bedingungen, unter denen sich Deutschland dem heutigen Zustand anpassen würde. Eine Verständigung sei jedoch von vornherein ausgeschlossen, sofern sich die Diskussion um die Rückgabe des Korridors an Deutschland dreht“ — dann „könnten wir unsererseits ähnlich unsere Bereitwilligkeit erklären, die Probleme Ostpreußens zu erörtern*)“. — „Der Kampf um die Weichsel..., ein historischer Prozeß großen Stils und von unermesslicher Bedeutung für Polen, wurde entschieden durch die Vertreter der 28 Staaten, die den Versailler Vertrag unterzeichnet haben. Es kann also hier keine Rede von der Möglichkeit irgendwelchen Abhandelns oder einer Revision sein“ (Kierski, S. 76).

„Wer den heutigen Zustand ändern wollte, müßte zu Macht-, aber nicht zu Rechtsmitteln greifen**“, denn der Artikel 19 der Völkerbundsatzung biete keine Revisionsgrundlage. Damit werden wohl die Versuche Polens, Ostpreußen vom Deutschen Reich loszulösen, begründet („Volk und Reich“ 1930, Heft 4/5, S. 308); sofern es sich aber um deutsche Wünsche handelt, wird seine Anwendbarkeit glatt verneint. „Was die internationalen Verhältnisse, die den Weltfrieden bedrohen, angeht, so können sie auf keinen Fall politische Situationen betreffen, die auf Grund der Friedensverträge ... geschaffen sind. — Die Behauptung, der Versailler Vertrag habe betr. die Grenzen Polens eine (solche) Situation ... geschaffen, läßt sich nicht aufrechterhalten, da Polen sich betr. die abgetretenen Gebiete nicht einmal auf die Verträge zu berufen braucht ... Polen besitzt historische Rechte auf diese Gebiete, und diese Tatsache wird durch nichts geändert...“ (Polek, „Die Revision der Verträge im Licht der Völkerbundsatzung“, Warschau 1930, S. 40). Eine andere Ablehnung rechtlich-historischer Argumente für Deutschland erklärt: „Verbrechen begründen keine Rechte***)... Deutschland besitzt keine objektiven Rechte, die ihm gestatten würden, an die Völkerbundsversammlung mit einer Revisionsforderung ... heranzutreten“ (O. B. III, S. 143).

Vor allem würden doch die deutschen Ansprüche nicht beim Korridor haltmachen. „Die Besetzung des ‚Danziger Korridors‘ würde die Lage ... nur sehr wenig bessern ... Erst der Raub des Posener Gebiets würde die Rückkehr zu den Vorkriegsverhältnissen gestatten ... Für den Raub des polnischen Teils von Oberschlesien, der die natürliche Konsequenz dieser Grenzberichtigung ist, würden sich wiederum andere

*) Pressestimmen zum „Hilfe“-Sonderheft: Deutschland/Polen (15. Mai 1929), O. B. III, S. 143 f.

**) Warzawski: „Polens internationale Sicherheitsgarantien“, Warschau 1930, S. 27.

***). Ähnlich argumentierte ja auch der Außenminister Jalecki. Ein anderes Urteil über die „Okkupationen“ (1308—1466, 1772—1920): „Diese Okkupationen waren gewaltsam und verräterisch. Da aber weder Diebstahl noch Raub „historische“ Rechte auf den gestohlenen oder geraubten Gegenstand entstehen lassen, so kann man auch keine „historischen“ Rechte aus den ... Okkupationen der Woiewodschaft Pomorze für das deutsche Volk ziehen ... (Rudnicki in: „Das polnische Pomorze“).

Argumente finden“ (Srokowski, O. B. III, S. 161). Deutschland würde „nicht nur Schlesien und Pommerellen, sondern möglicherweise sogar Warschau an sich reißen“ (Warszawski, S. 19). „Diesen hungrigen Wolf machen wir mit dem sogenannten ‚Danziger Korridor‘ nicht satt. Hier geht es Deutschland nicht um eine Grenzkorrektur, sondern um völlige Abdämmung selbständiger Wirtschaftsentwicklung Polens und in kurzer Zeit um den Verlust der Unabhängigkeit“ (Bagiński, S. 332). Es handle sich nicht nur um Verlust oder Erhaltung Pommerellens, „es geht geradezu um den Bestand des polnischen Staates, der nach dem Verlust Pommerellens, der Gnade Deutschlands ausgeliefert, nur noch vegetieren kann“ (Kostrzewski, O. B. II, S. 57). Und daher wird bei jeder Gelegenheit versichert: „Für keinen Preis treten wir einen Fuß pommerellischen ... Bodens ab, dieser Gebiete, die polnisch sind, die uns die Übermacht nahm, die uns der Sieg des Rechts und der Gerechtigkeit wieder zurückgab. Jeder Pole weiß, wie teuer uns diese Gebiete sind, daß sie nicht weniger polnisch sind als die anderen am meisten polnischen Lande. Jeder weiß, daß ohne sie Polen nicht existieren kann ... Jeder Pole würde keinen Augenblick zögern, sein höchstes Opfer an Blut und Habe zur Verteidigung dieser Gebiete ... hinzugeben“ (Polek, S. 40).

Immerhin gibt es einen, allerdings höchst bedeutsamen Trost für die aufgeregten Gemüter: „Die Zeit arbeitet für die possidentes, besonders wenn diese der Zeit nachhelfen“ (Smogorzewski, „Korridorpropaganda“, S. 113). Was aber dieses „der Zeit nachhelfen“ bedeutet, ist ohne viele Worte auch für den Nichtpolen klar: die rücksichtslose Festigung des heutigen polnischen Besitzstandes — ganz zu schweigen von den Plänen, Polens Herrschaft bis zur Oder auszudehnen!

Karl C. von Loesch:

Der Freihafen von Saloniki als freier Zugang Serbiens zum Meere*)

1. Das Problem

Saloniki ist der einzige bedeutende Seehafen von Mazedonien. Das Hafenproblem in Saloniki und die Frage, wie ein „freier und sicherer Zugang“ zum Ägäischen Meere geöffnet werden soll, entstand in dem Augen-

*) Dieser Aufsatz wurde zum großen Teil auf Verwertung folgender Verträge aufgebaut:

a) Griechisch-serbische Konvention vom 10. Mai 1914.

b) Vertrag abgeschlossen zwischen dem griechischen Königreich und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, um den Transit auf dem Wege über Sa-

blick, als Mazedonien zwar unter mehrere Staaten geteilt wurde, die Küste dagegen nur einem Staate, nämlich Griechenland, zufiel. (Da Bulgarien an anderer Stelle bequeme Zugänge zum Meere hatte, und da es überdies nur im Besitz kleiner Teile Mazedoniens war, scheidet es aus der Betrachtung aus.) Das Problem des „freien und sicheren Zugangs zur See“ bestand aber in höchstem Maße für Serbien, das einen viel größeren Anteil an Mazedonien, nämlich die gesamten nördlichen und die Mehrheit der mittleren Landschaften, erhielt. Dies Problem war um so wichtiger, als Serbien nirgends ans Meer grenzte. Nur über die Donau hatte es Anschluß an den Weltschiffahrtsverkehr, und auch dieser Donauverkehr konnte nicht als unbedingt „freier und sicherer Zugang zur See“ angesehen werden.

Die Frage des „freien und sicheren Zugangs zur See“, die später in Wilsons 14 Punkten eine so große Rolle spielte, war schon 1913 gestellt. Über Serbien sagte Wilson am 8. Januar 1918: „Serbien sollte ein freier Zugang zum Meere gegeben werden, und die Beziehungen der Balkanstaaten untereinander sollten nach bestehenden Richtlinien, Untertanverhältnissen und Nationalitäten geregelt werden...“ Ferner sprach Wilson von einem unabhängigen polnischen Staate, „der alles Land einzubegreifen hätte, das von unbestritten polnischer Bevölkerung bewohnt ist“. Polen sollte ein Staat werden, „welchem ein freier und sicherer Zugang zur See geöffnet werden solle, und dessen politische sowohl wie wirtschaftliche Unabhängigkeit und territoriale Unabhängigkeit und territoriale Unverletzlichkeit durch internationales Übereinkommen garantiert werden müsse“.

Als Mazedonien geteilt wurde — also fünf Jahre vor Wilsons Proklamation —, hatte Serbiens Bedürfnis nach einem freien Ausgang zum Meere freilich bereits seine Befriedigung gefunden, und zwar durch einen Vertrag mit Griechenland. Das Problem des Zugangs zum Meere wurde also durch eine internationale vertragliche Regelung und nicht durch eine territoriale Korridorlösung gefunden, wie dies später im Diktatfrieden von Versailles geschah, als Polen aus Teilen von Westpreußen, Ostpreußen und Posen ein Korridorland zugeteilt wurde, und man überdies noch zu seinen Gunsten einen Staat, die selbständige Freie Stadt Danzig, schuf. Daß die in Versailles dem Deutschen Reiche aufgezwungene Lösung des Korridorproblems für dieses und für den Weltfrieden unerträglich ist, das

Ioniki zu regeln, nebst Protokollen A 1, A 2, B und C. Belgrad, den 10. Mai 1923; Alexandris-Vertrag (= A).

c) Griechisch-serbische Verträge und Abkommen unterzeichnet in Athen am 17. August 1926; Pangalos-Vertrag (= P).

d) In Genf am 17. März 1929 unterzeichnete Akte; Karapanos-Vertrag (= K).

Die nachfolgenden Fußnoten beziehen sich in Seiten- und Artikelangabe auf die französisch-griechische Ausgabe der Verträge, welche in Athen besorgt wurde. Leider finden sich in der Ausgabe zahlreiche Druckfehler. Gräulein Dr. M. Kupffer besorgte die Durchsicht der Verträge, die Ordnung des Materials und seine Übersetzung. Im übrigen stützt sich der Aufsatz auf griechische, italienische und süd-slawische Quellen.

ist nicht nur die allgemeine Meinung der Deutschen, sondern auch die überwiegende Meinung der Weltöffentlichkeit geworden. Das beweisen zahlreiche Veröffentlichungen aus englischer, französischer und italienischer Feder, welche das Problem untersuchten und fast durchweg zu dem Ergebnis kamen, es müsse eine Änderung eintreten *). Daß heute noch die politischen Interessen Polens und seiner Verbündeten sich einer gesunden Neu-
lösung widersetzen, kann die internationale Diskussion nicht aufhalten. Man sucht nach neuen Formen.

In diesem Zusammenhang interessieren daher in hohem Maße die Versuche zur Lösung des Problems eines „freien und sicheren Zugangs zum Meere“ in Mazedonien und die Salonikifrage, die mit der Danziger in Parallele gesetzt werden kann. Es muß festgestellt werden, daß die Balkanstaaten, über die sich Westeuropa meist hoch erhaben dünkt, durch die angestrebte Hafengemeinschaft in Saloniki und durch Abmachungen über den Betrieb der Eisenbahn von der serbischen Grenzstation bis zu diesem Hafen hin, praktische und vernunftgemäße Lösungen zu finden suchten. Gegenüber dieser Lösung der praktischen Vernunft erscheint das Verfahren von Versailles, das schließlich die Billigung sowohl von Lloyd George als auch von Wilson fand, veraltet und barbarisch, ganz abgesehen davon, daß diese territoriale Korridorlösung in offensichtlichem Widerspruch zu den politischen Friedensbedingungen Wilsons stand.

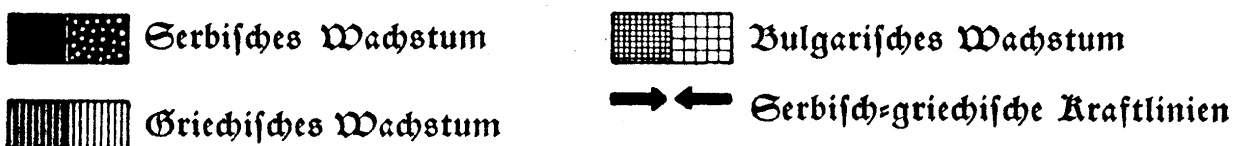
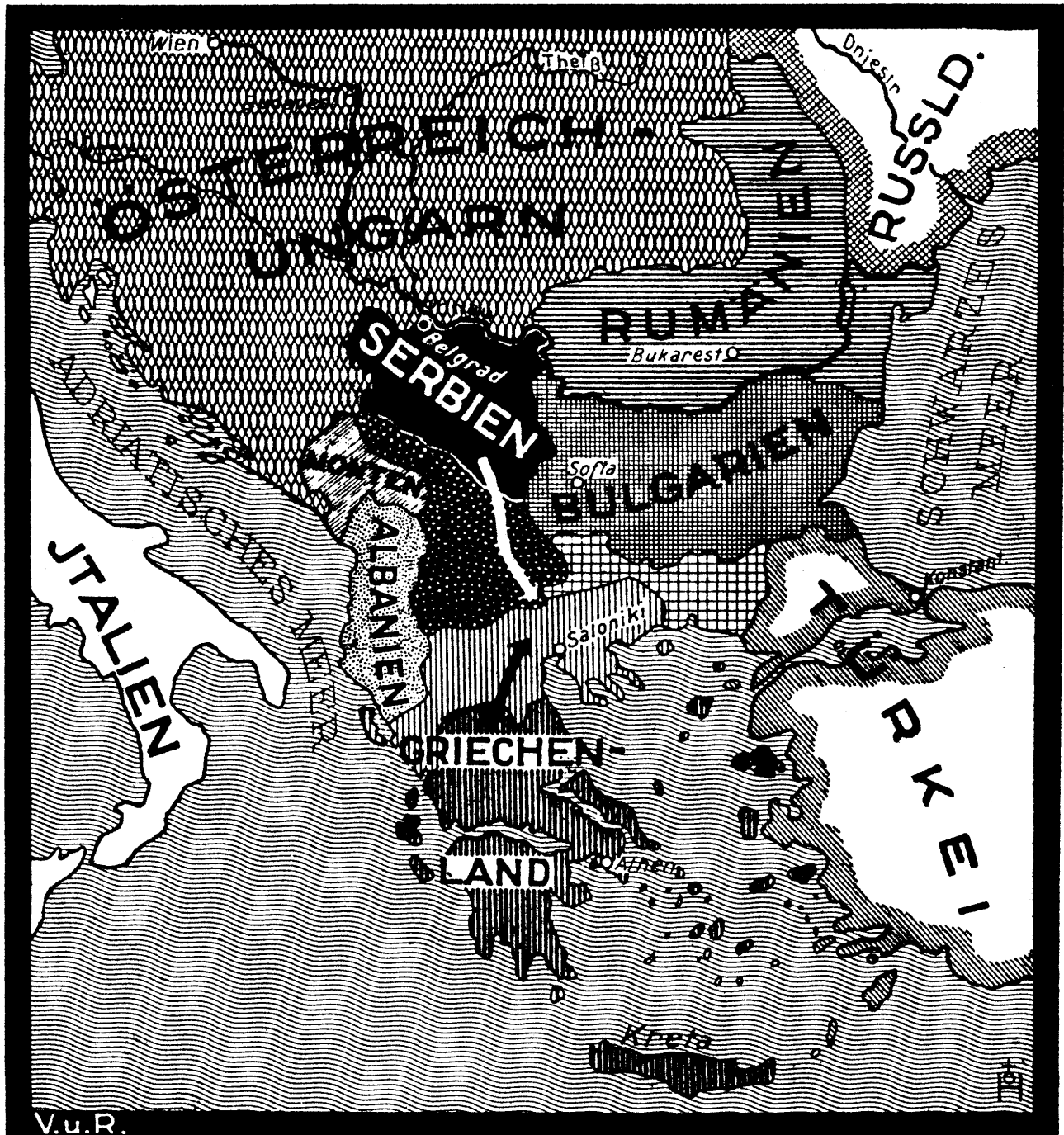
Die vertragliche Lösung des „freien und sicheren Zugangs zur See“ bei Saloniki hat überdies eine interessante Geschichte, die an sich die Aufmerksamkeit der Zeitgenossen zu fesseln vermag. Seit dem Friedensvertrage von Bukarest wurden nicht weniger als vier Konventionen zwischen Griechenland einerseits und Serbien bzw. dessen Rechtsnachfolgern andererseits abgeschlossen. Der Umfang der Rechte, die letzterem zugestanden wurden, hat vielfach gewechselt. Diese Verhandlungen spiegeln nicht nur die Zeitströmungen wider, sondern sie sind schlechterdings unverständlich, wenn man nicht berücksichtigt, wie stark in dieser Zeit die Machtverhältnisse gewechselt haben: sowohl Griechenland als auch Jugoslawien erlebten Anstiege und Rückgänge ihrer Macht.

2. Die Vorgeschichte

Der erste Balkankrieg vereinigte Bulgarien, Griechenland, Serbien und Montenegro (unter stillschweigender Billigung Rußlands) zum Kampf gegen die Türkei. Man siegte. Über die Teilung der Beute kam es dann unter den Bundesgenossen erneut zum Kriege, dem zweiten Balkankriege, in den Rumänien auch eingriff. Bulgarien, das die Hauptlast des ersten Krieges getragen hatte, wurde von drei Seiten angegriffen und erlag. Es erhielt von Mazedonien nur einen geringen Teil, nämlich den Bezirk von Strumitza. Im wesentlichen wurde Mazedonien zwischen Serbien und Griechenland geteilt. Serbien bekam die nördlichen und mitt-

*) Vgl. Dr. Murawski, „Der Weichsellkorridor in der internationalen Diskussion“. („Der Heimatdienst“, 1. Augustheft 1930.)

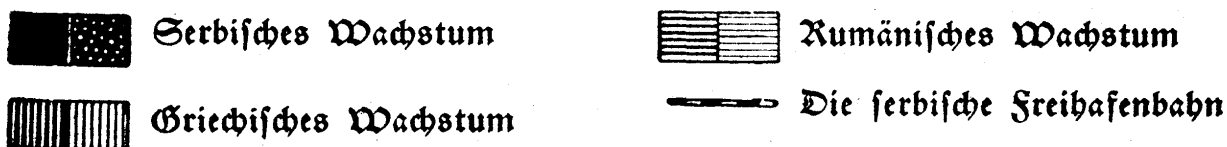
Die Lage auf dem Balkan nach dem Bukarester Frieden



leren Landschaften, Griechenland die südlichen mit den Küsten des Ägäischen Meeres.

Damit hatte Serbien also den Ausgang zum Mittelmeer nicht erreicht; es hatte aber auch nicht an die adriatische Küste vordringen können. Das ist insofern bedeutsam, als Serbien in stärkerer Zwangslage war, als später 1919 nach dem Erwerb der Adriaküste. Dafür war Griechenland 1913 bereit, freiwillig eine Freihafenzone als Ersatz zu gewähren *). Ein

*) Deutsche Diplomatische Korrespondenz vom 19. März 1929.



Vertrag, der 1914 abgeschlossen wurde *), setzte die genaueren Bedingungen fest: Griechenland gab Serbien auf 50 Jahre im Hafen von Saloniki und auf der Eisenbahnlinie Saloniki bis Djedjelija an der neuen serbischen Grenze in Mazedonien (auf serbischem Gebiet) erleichterte Handelsbedingungen unter Wahrung der griechischen Souveränität in aller Form. Der serbische Verkehr in Saloniki und auf der Bahnstrecke Djedjelija—Saloniki sollte gleiche Rechte und gleiche Behandlung ge-

*) Näheres S. 306 unter § (Schlußfolgerungen).

nießen wie der griechische. Jedoch sollte die griechische Oberhoheit im ganzen Hafengebiet von Saloniki und auf der Bahnstrecke unangetastet bleiben.

Damit war einerseits den nicht ans Meer grenzenden Serben gedient — andererseits war aber auch dadurch für die seit 1912 griechische Stadt Saloniki ein über die neuen Staatsgrenzen hinausreichendes Hinterland gesichert; die in Handelskreisen der Stadt gehegte Befürchtung eines Niedergangs des Handels (bedingt auch durch die Konkurrenz anderer Hafenstädte) sollte nicht zuletzt durch die Gründung dieses serbischen Freihafengebietes gehoben werden. In der Hauptsache sollte freilich die Errichtung einer griechischen Freizone den Handel Salonikis wieder beleben helfen; aber auch die Gründung einer serbischen Freizone war der Stadt Saloniki als Mittel zum Zweck willkommen.

Kurz darauf brach der Weltkrieg aus, die Konvention von 1914 trat nicht in Kraft, eine griechische Freizone wurde nicht errichtet und die Salonikifrage ruhte für Jahre.

3. Der Alexandris-Vertrag 1923

Erst 1922 schnitt Belgrad sie wieder an und verlangte in Athen die Einlösung der Versprechungen von 1914. Inzwischen hatte sich aber die politische Lage zuungunsten Griechenlands erheblich verändert; aus Serbien war das Vereinigte Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen erwachsen, das in den Besitz der dalmatinischen Küste und ihrer Häfen gekommen war. Griechenland hingegen befand sich nach der Niederlage in Kleinasien in einer kritischen Periode. Man verhandelte längere Zeit und schließlich schlossen Griechenland und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen am 10. Mai 1923 in Belgrad durch ihre Minister Alexandris und Nintschitsch einen Vertrag, den sogenannten Alexandris-Vertrag. Die Grundlagen des Vertrages von 1914 wurden beibehalten. Denn Griechenland räumt dem dreieeinten Königreich auf 50 Jahre einen Freihafen von 94 000 qm in Saloniki („Zone Libre Serbe“) ein. Die Waren, die von diesem Hafen aus dem SHS.-Staat ein- oder von dort ausgeführt werden, haben als Transitgut zollfreien und ungehinderten Durchgang durch griechisches Gebiet.

Griechenland verpflichtet sich, die Teile dieses Gebietes, die Staatseigentum sind oder der Stadt Saloniki gehören, dem SHS.-Staat kostenlos zu übergeben; ebenso diejenigen, die Privateigentum sind; allerdings hat für letztere der SHS.-Staat die Eigentümer zu entschädigen*). Da seit türkischer Zeit der Hafenbetrieb in der Hand einer Hafengesellschaft war, muß vor Inkrafttreten dieser und ähnlicher Bestimmungen griechischerseits eine Einigung mit der Gesellschaft erzielt werden; Griechenland verpflichtet sich, sobald wie möglich in diesem Sinne vorzugehen.

Immerhin bleibt das Freihafengebiet nach wie vor griechisches Territorium und untersteht der griechischen Jurisdiktion und Polizei. Die Zoll-

*) A 3, 3.

oberhoheit und die in serbischer Sprache vollzogene innere Verwaltung steht jedoch dem SHS.-Staat zu *). Der Freihafen wird von einem SHS.-Hafenchef verwaltet, der seinerseits der Kontrolle durch den griechischen Hafenchef unterstellt ist. Diesem allein ist der ungehinderte Zutritt zum Freihafen gestattet. Der griechischen Regierung ist eine Liste der im Freihafen beschäftigten SHS.-Beamten einzureichen.

Ein vollkommen freier Verkehr von Waren, die aus dem SHS.-Staat kommen oder dorthin bestimmt sind, wird zugesichert. Bei den ein- und ausfahrenden Schiffen erübrigt sich eine Voranzeige an die Griechen; es ist der griechischen Hafenverwaltung bloß ein Verzeichnis von der Zahl des eingeführten Stüdgutes einzureichen, wobei jedoch ein Kontrollrecht über die Art der Waren und den Inhalt im einzelnen den Griechen nicht zusteht. Empfang und Abfertigung der Schiffe im Freihafen ist ausschließlich Sache der SHS.-Beamten.

Auf dem Landwege von der Freizone zur Grenzstation Djerdjelijsa wird dem dreigeeinten Königreich ein ungehinderter Warenverkehr zugestanden, der griechischerseits sogar noch gefördert wird: sogenannte direkte, besonders eingestellte Züge sollen die Waren möglichst schnell über griechisches Gebiet bringen. Im Sinne eines Korridorsystems unterliegen diese Züge keiner sich auf den Inhalt der Waren beziehenden Zollkontrolle seitens der Griechen **). Im Vertrag von 1914 wird besonders erwähnt, daß auch Kriegsmaterial ungehindert durchgeführt werden kann. Der Alexandris-Vertrag hebt dies nicht ausdrücklich hervor, gestattet aber eine freie Auslegung seiner Bestimmungen. Eine Kontrolle über die Waren wird nur von seiten der SHS.-Beamten — entweder in der Freihafenzone oder in Djerdjelijsa — ausgeübt. Den Griechen steht das Recht des — damals noch sehr wichtigen — Ein- und Ausfuhrverbotes nicht zu: aus verkehrstechnischen Gründen werden sie von den ihr Gebiet passierenden Zügen rechtzeitig in Kenntnis gesetzt. Sie dürfen sich lediglich gegen Mißbräuche, die mit den ihr Gebiet als Transitgut kreuzenden Waren getrieben werden könnten, dadurch sichern, daß sie die bereits von SHS.-Beamten verschlossenen Wagen auch ihrerseits plombieren dürfen. Die Griechen dürfen keinerlei Unterschied zwischen der Beförderung der eigenen und der SHS.-Waren machen, d. h. keine erhöhten Tarife verlangen und den Transporten nötigenfalls dieselbe besondere Unterstützung angedeihen lassen wie den eigenen. Die Beförderung wird von den Griechen mit eigenem Personal und mit eigenem Material ausgeführt, die Kosten trägt der SHS.-Staat. Entstehende Schwierigkeiten werden von einer Kommission von griechischen und SHS.-Sachverständigen entschieden.

Zur Verbindung der Freizone mit dem Bahnhof und Hafen von Saloniki und mit Belgrad darf der SHS.-Staat in der Zone ein Post- und Telegraphenamt auf eigene Kosten und mit eigenem Material einrichten. Die Instandhaltung der Linie auf griechischem Gebiet ist den Griechen

*) A 3, 2.

**) A 18, 4.

übertragen; die Kosten dafür und für die Anlage fallen Belgrad zur Last. Dieses Amt dient aber weder örtlich-privater noch ausländischer Benutzung.

Diese Konvention zieht auch die Errichtung einer sogenannten „Zone Franche Hellénique“ im Hafengebiet von Saloniki in Betracht, die bereits offiziell beschlossen, praktisch jedoch nicht ausgeführt worden war. Dieser (am 19. Oktober 1925 denn auch tatsächlich errichtete) griechische Freihafen würde nun wieder vom SHS.-Staate alle Vergünstigungen genießen, die den in diesem Abkommen geschilderten, von den Griechen gewährten Vergünstigungen entsprechen. Zweifel und Unstimmigkeiten aus dem Vertrage sollten der Entscheidung des Internationalen Gerichtshofs unterbreitet werden.

Dieser Alexandris-Vertrag blieb wie die Konvention von 1914 Papier. Er wurde zwar nicht verworfen, doch ebensowenig auch ratifiziert. Praktisch kam es aber trotzdem zu Taten. Denn die Griechen übergaben dem SHS.-Staat am 10. Mai 1925 das Territorium der ihnen zugedachten Freien Zone, das inmitten des Bereiches der Griechischen Freien Zone liegt. Aber der notwendige Ausbau, den der SHS.-Staat auf eigene Kosten ausführen sollte, zog sich immer wieder in die Länge, so daß praktisch in den nächsten Jahren eine erfolgreiche Benutzung des eigenen Freihafens durch den SHS.-Staat kaum möglich war. Unterdessen entwickelte sich dagegen die Griechische (allgemeine) Freie Zone rasch, für den internationalen Handelsverkehr Salonikis war damit eine gewaltige Förderung geschaffen. Der SHS.-Handel machte sich dies zunutze und lenkte seine Waren nun fast ausschließlich über diese Zone *) — nicht zuletzt, weil dem SHS.-Handel hier tatsächlich gleichfalls Erleichterungen zugestanden wurden.

4. Vorgeschichte des Pangalos-Vertrages

Kurz nach Abschluß des Alexandris-Vertrages kündigte das SHS.-Königreich Griechenland im November 1924 den 1912 zwischen Serbien und Griechenland abgeschlossenen Allianzvertrag, weil es noch bessere Bedingungen zu erzielen hoffte. Zur Erneuerung des Allianzvertrages folgten 1925 Verhandlungen in Belgrad. Diese ergaben, daß das SHS.-Königreich nur unter gewissen Voraussetzungen zu einer Erneuerung bereit sein würde: es sagte sich, daß eine Konkurrenz der serbischen mit der griechischen Freizone nur möglich wäre, wenn günstigere Grundbedingungen erzielt werden könnten, und verlangte also eine neuerliche Erweiterung der ihm in der Salonikifrage 1914 und 1923 bereits zugestandenen Rechte; es forderte somit **)

räumliche Erweiterung der Freihafenzone um das Doppelte; das Recht, in ihr Bankinstitute und Fabriken anzulegen;

*) „Messenger d'Athènes“, 21. 12. 27, zitiert „Trgovenski Glasnik“: „Presque tout notre commerce utilise la zone grecque“...

**) Vgl. Crestovitsch: „Jugoslawien, Griechenland und Saloniki“. (Zeitschrift für Politik, Band XV, Heft 4, S. 369.)

die Überführung der Eisenbahnlinie von Saloniki bis zur Staatsgrenze bei Djerdjelija in den Besitz einer noch zu bildenden jugoslawisch-französischen Gesellschaft (sie war bisher griechisches Staatseigentum, das Ausbeutungsrecht stand der Gesellschaft der orientalischen Bahnen zu);

Oberhoheit des SHS.-Königreiches über diese Bahnlinie sowohl territorial als auch administrativ (auch in Zoll- und Polizeisachen);

der Endbahnhof in Saloniki sollte als Grenzstation des SHS.-Königreiches anerkannt werden.

Das waren harte Zumutungen. In seinen Gegenangeboten ging Griechenland, dem angesichts seiner inneren und äußeren Schwierigkeiten an einer Verständigung mit dem SHS.-Staat gelegen sein mußte, so weit, daß es dem SHS.-Königreich die gleichen Tarife wie auf den SHS.-Bahnen zusicherte (d. h. um $\frac{1}{3}$ niedrigere als die auf den griechischen Bahnen gebräuchlichen); ja, es erklärte sich bereit, die Linie Djerdjelija—Saloniki einer französischen Privatgesellschaft zu überlassen. Doch das SHS.-Königreich ließ von seinen Forderungen nicht ab, so wurden die Verhandlungen im Juni 1925 unterbrochen.

Griechenlands politische Lage war inzwischen noch schlechter geworden, innere Kämpfe erschütterten den Staat, der die republikanische Regierungsform angenommen hatte. General Pangalos schwang sich zum Diktator auf. Inzwischen kam es zu neuen Verhandlungen. Diese wurden, als Pangalos 1926 zum Präsidenten gewählt worden war, rasch gefördert, freilich nur dank noch weiterer Konzessionen Griechenlands. Pangalos brauchte eben außenpolitisch Ruhe zur Festigung seiner Stellung im Inneren.

5. Der Pangalos-Vertrag 1926

So wurde denn zwischen den Bevollmächtigten der Hellenischen Republik (Außenminister Kanakaris Koupfos und dem Direktor des griechischen Eisenbahnwesens im Verkehrsministerium Pantazis) und Bevollmächtigten des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen (Minister Gavrilowitsch und Avramowitsch) am 17. August in Athen ein dritter Saloniki-Vertrag abgeschlossen.

Dieser neue Vertrag (der als „Pangalos-Vertrag“ weithin bekannt geworden ist) ist eine Erweiterung des ihm zugrunde liegenden Belgrader Vertrages von 1923. Insbesondere wird betont, daß alle im Belgrader Vertrag festgelegten, dem jugoslawischen Handel dienenden Erleichterungen durch den neuen Vertrag keineswegs aufgehoben sind *): der nicht ratifizierte Alexandris-Vertrag tritt somit praktisch in Kraft. Zugleich bestimmt der Pangalos-Vertrag, daß beim Erlöschen des Alexandris-Vertrages dieser nicht durch irgendein dem SHS.-Transitverkehr weniger günstiges Abkommen ersetzt werden dürfe. Hingegen könnten Vereinbarungen des Pangalos-Vertrages durch später getroffene, den SHS.-Transit noch mehr begünstigende Vereinbarungen ersetzt werden **). Der Pangalos-Vertrag

*) P 31, 123. **) P 6, 37.

wird nur auf fünfzig Jahre — von der Ratifikation an gerechnet — abgeschlossen; seine Kündigungsfrist beträgt sechs Monate, anderenfalls gilt er nach Ablauf der fünfzig auf weitere zwei Jahre. Er soll sofort nach der Ratifikation in Kraft treten. In der Hauptsache beschäftigt er sich genauer mit den praktischen Einzelheiten. Er sieht eine noch größere Selbständigkeit Belgrads bei der Benutzung der Freizone vor, und zugleich damit eine weitgehende Unterstützung dieses Handelsverkehrs seitens der Griechen.

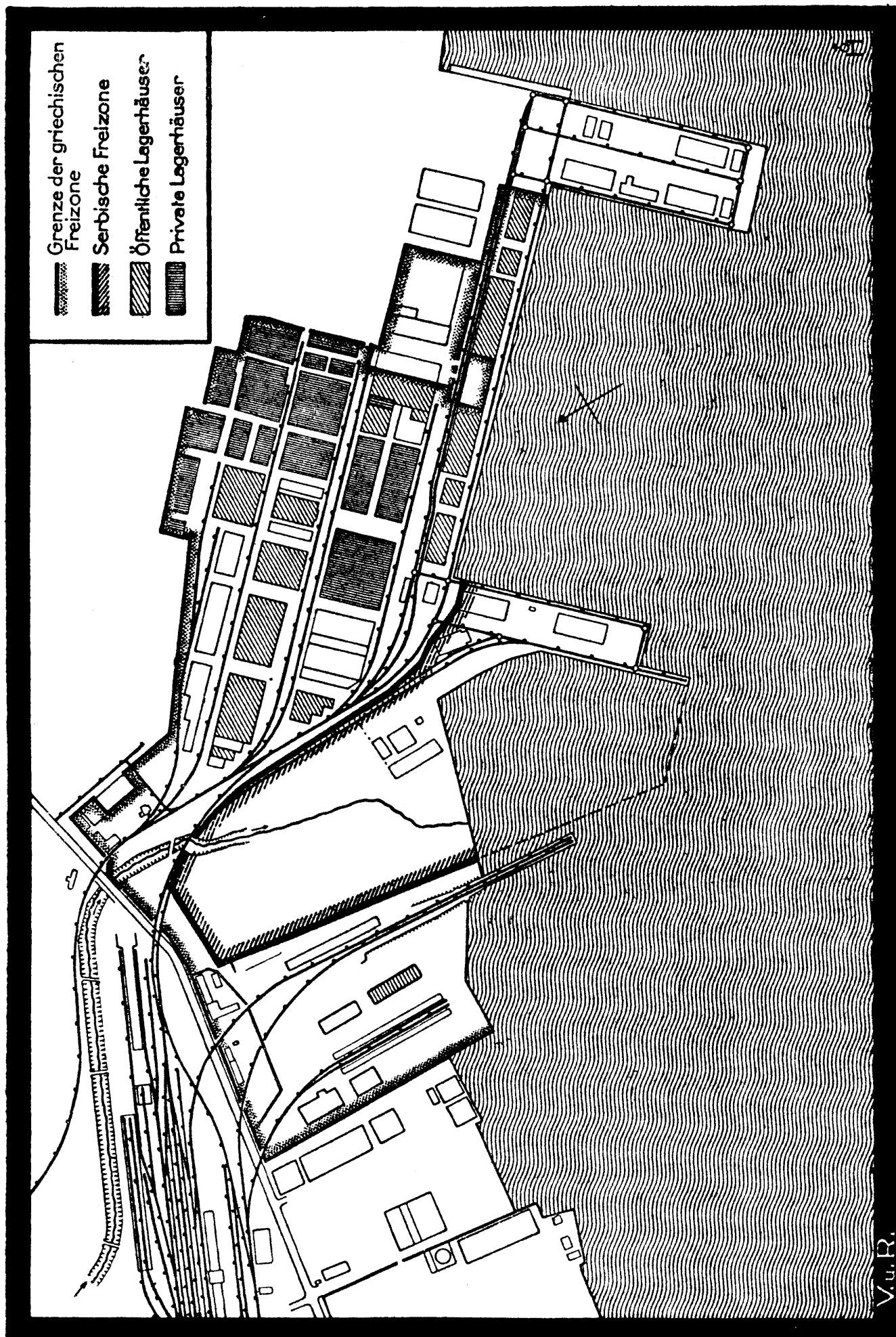
Als einen der wichtigsten Punkte bringt der Pangalos-Vertrag eine räumliche Erweiterung der Zone Libre Serbe — auf Kosten der Zone Franche Hellénique *).

Der Vorgang des Warentransports stellt sich nun folgendermaßen dar: Der administrative Teil der Hafenangelegenheiten in der Zone Libre Serbe wird von einem „Bureau d'expédition et de reception serbe-croate-slovène“ unter Leitung des SHS.-Hafenchefs ausgeführt. Die Beamten im Hafengebiet werden durch den SHS.-Staat angestellt; ihre rechtliche Lage ist die im Alexandris-Vertrag festgelegte. Sie haben auch außerhalb der Zone auf Grund eines von der griechischen Polizei oder der SHS.-Zollbehörde ausgestellten Ausweises Bewegungsfreiheit. In Dienst- und Disziplinarangelegenheiten unterstehen sie den SHS.-Behörden. Diese können auch in dringenden Fällen zu Verhaftungen schreiten — obwohl die Polizeigewalt Griechenland zusteht —, doch ist die griechische Polizei sofort davon zu unterrichten **). Der Beamtenapparat der Zone Libre Serbe arbeitet an Empfang und Abfertigung der Schiffe; ihm steht die Befugnis zu, die nötigen Formalitäten selbständig zu erledigen. Bei Schiffen mit gemischter — d. h. teilweise für die Zone Libre Serbe und teilweise für den Hafen Saloniki bestimmter — Ladung werden die Formalitäten dort erledigt, wo das Schiff zuerst anlegt, und später von der anderen Partei anerkannt. Die Zone Libre Serbe darf SHS.-Schiffe ein- und auslaufen lassen, die Waren von oder zu einem griechischen Hafen bringen; es ist also dem SHS.-Staat somit praktisch das anderen Staaten untersagte Küstenschiffahrtsrecht (cabotage) in Griechenland eingeräumt. Allerdings nur unter der juristischen Konstruktion, die Zone Libre Serbe sei als SHS.-Zollgebiet ja kein eigentlich griechischer Hafen ***).

Der Hafen der Zone Libre Serbe sowie auch die Bahnstrecke Saloniki—Djevdjelija stehen im Dienste eines SHS.-Transitverkehrs im weitesten Sinne dieses Wortes. Dieser „SHS.-Transitverkehr“ umfaßt nämlich nicht nur die Beförderung von Waren, deren Herkunfts- und Bestimmungsort einzig der SHS.-Staat ist, sondern auch solcher Waren, deren Herkunfts- oder Bestimmungsort ein dritter Staat ist, und die durch das SHS.-Königreich — nach dem Pangalos-Vertrag mithin auch durch die Zone Libre Serbe und auf der Bahnstrecke Saloniki—Djevdjelija — als dritten Personen gehöriges Transitgut befördert werden †). Dieselben Erleichterungen, die für SHS.-Gut gelten, werden automatisch auch auf durch SHS.-Gebiet gehendes, dritten Personen gehöriges Gut übertragen; bei der

*) P 30, 112. **) P 28 f., 104. ***) P 28, 101. †) P 3, 10, 11; P 31, 126.

Der Hafen Saloniki und die Freihafenzone



Behandlung der Waren von seiten der Griechen ist ein Unterschied je nach der Nationalität ihres Eigentümers unzulässig. Wie beim weiteren Eisenbahntransport haben auch beim Schiffstransport die Griechen die Angelegenheiten der Zone Libre Serbe zu unterstützen: ein griechischer Pilot leitet die Schiffe unentgeltlich bis an die Zone heran; falls hier die Anlagplätze besetzt sind, stellen die Griechen auf ihrem Gebiet einen Platz zur Verfügung; es wird nötigenfalls mit griechischem Material ausgeholfen; die veterinären Anlagen Salonikis dürfen bis auf weiteres mitbenutzt werden.

Vom Hafen gelangen die SHS.-Waren zum Hauptbahnhof Saloniki, ihre Beförderung wird somit auf griechischen Bahnen unter SHS.-Kontrolle besorgt. In der Zone Libre Serbe — als in einem mit gewissen Einschränkungen intern dem SHS.-Staat unterstellten Gebiet — fällt die Verwaltung des Warenverkehrs allein den SHS.-Beamten zu; der Pangalos-Vertrag bestimmt möglichst bis in alle Einzelheiten die Befugnisse und die Verantwortung der beiderstaatlichen Beamten beim Warentransport auf dem Landwege. Wie schon im Vertrage von 1914 wird auch hier eine gemischte Kommission als oberste Instanz in Streitfällen eingesetzt; ihr liegt Ausführung und Überwachung der gegenseitigen Verpflichtungen ob. Sie besteht aus einem Vertreter des SHS.-Staates, einem Griechen und — im Pangalos-Vertrag — aus einem von ihnen gewählten, im Streitfalle auf ihren Antrag vom Völkerbund ernannten, französischen Präsidenten. Alle drei Kommissare werden — bis auf den Franzosen — von ihren Regierungen ernannt, besoldet und mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet.

Der griechische Kommissar trägt die Verantwortung für die Beförderung der SHS.-Waren auf griechischem Gebiet; er hat auch die Bahnlinien entsprechend zu verwalten und instand zu halten. Ihm untersteht zugleich das innerhalb zweier Monate zu errichtende „Bureau chemin fer Salonique—Djevdjelija“, dessen Kosten Griechenland trägt. Dieses bildet die praktische Basis für die Zusammenarbeit der drei Kommissare. Für die Unterbringung der Beamten und des Büros haben die Griechen zu sorgen, ebenso wie die SHS.-Bahnhofsverwaltung Djevdjelija andererseits die griechischen Zollbeamten kostenlos unterbringt. Dem griechischen Kommissar stehen auch das Befehlsrecht und die exekutive Gewalt zu.

Der SHS.-Kommissar hat beratende Stimme und das Recht der Kontrolle über die im Interesse seines Staates von den Griechen auf griechischem Boden ausgeführten Arbeiten.

Der Franzose, in dessen Besoldung die griechische und die jugoslawische Regierung sich teilen, hat die endgültig entscheidende Stimme bei Streitfällen. Das Mandat dieser Kommissare läuft auf fünf Jahre.

Der griechischen Staats-Eisenbahnverwaltung fällt mit der Erwerbung des gesetzlichen Eigentumsrechtes die Betreuung der Linie Saloniki—Djevdjelija, ebenso wie die Abwicklung der sich auf sie beziehenden Geschäfte zu (die SHS.-Regierung hatte nämlich mittlerweile ihre gegenüber der Gesellschaft der orientalischen Bahnen erworbenen Rechte an Griechenland weiterverkauft).

Dann folgt eine Reihe recht erstaunlicher Einzelbestimmungen. Die griechische Eisenbahnverwaltung wird zu einer pekuniären Unterstützung der Linie Saloniki—Djevdjelija verpflichtet, falls die Einnahmen der Bahn selbst nicht ausreichen*), und übernimmt die Verantwortung für die Sicherheit des SHS.-Warentransportes zugleich mit der Verpflichtung, ihr eigenes Eisenbahnwesen auf der Strecke Saloniki—Djevdjelija dem jugoslawischen Eisenbahnwesen innerhalb von zwei Jahren nach Bedarf anzupassen. Im Hinblick auf die Benutzung durch den SHS.-Staat sind die griechischen Eisenbahnlinien — namentlich die Verbindung Hauptbahnhof Saloniki—Zone Libre Serbe — gut instand zu halten. Bei Unglücksfällen wird eine aus mindestens fünf Sachverständigen bestehende gemischte Untersuchungskommission eingesetzt; wenn es sich um einen ungeklärten Fall oder um eine force majeure handelt, tragen Belgrad und Athen gemeinsam die Kosten für den Schaden; wenn die Schuld der Griechen eindeutig festgestellt ist, so tragen diese allein die Kosten. Die Angleichung an die SHS.-Fahrpläne ist vorgesehen, desgleichen auch — auf diesbezügliches Verlangen Belgrads — die Umwandlung der Strecke Saloniki—Djevdjelija in eine zweigleisige. Die auf der Strecke beschäftigten griechischen Beamten sollen des Serbo-Kroatischen nach Möglichkeit mächtig sein. Auf allen Stationen soll jedenfalls innerhalb von fünf Monaten solch ein sprachkundiger Beamter eingestellt werden. Die Tarife für den Transport von SHS.-Waren sollen diejenigen für inländische Ware nicht übersteigen. Es sind sogar Ausnahmetarife für die Zone Libre Serbe vorgesehen, d. h. die in Griechenland gültigen Tarife werden für die nach Saloniki führenden Strecken noch um 30% ermäßigt**). Auch im Eisenbahnverkehr sollen die Griechen nötigenfalls mit Material aushelfen — wenn es in beschränktem Maße geschieht, sogar kostenlos. Über Waffendurchfuhr ist nichts gesagt, was bei einem so ins einzelne gehenden Vertrage zum mindesten erstaunlich ist. Denn daran haben die Vertreter der beiden kriegsgewohnten Staaten sicher in allererster Linie gedacht. Wahrscheinlich zielt darauf die Bestimmung, daß Athen und Belgrad das gegenseitige Warengut wie das eigene behandeln sollen, ab. Dies bedeutet, so heißt es etwas mysteriös im Vertrage, daß fremde Ware unter Umständen, wenn sie für ihren eigenen Staat von hervorragender Wichtigkeit sei, sogar vor der eigenen eine bevorzugte Behandlung genießen müsse***).

Alles in allem ein erstaunlich weitgehender Vertrag, besonders mit Rücksicht auf seine Auslegungsmöglichkeiten.

6. Die Kritik der griechischen Öffentlichkeit am Pangalos-Vertrag

So kam es, daß der Pangalos-Vertrag, als sein Inhalt der griechischen Öffentlichkeit bekannt wurde, Aufsehen und Entrüstung erregte. Fünf Tage nach seiner Unterzeichnung wurde General Pangalos, gegen den — nicht zuletzt wegen eben dieses Vertrages — die Mißstimmung gewachsen

*) P 142. **) P 11, 3. ***) P 3, 13.

war, gestürzt (22. August 1926). Kondylis wurde Ministerpräsident, Kondyriotis Präsident der Republik. Die Kritik der Öffentlichkeit am Pangalos-Vertrage — der dann auch niemals ratifiziert wurde, was wiederum in Belgrad größte Mißstimmung auslöste — ist fast ebenso interessant wie der Vertrag selbst. Sie richtete sich hauptsächlich gegen folgende Punkte:

Man sah darin die griechische Souveränität im Hafen von Saloniki und auf der Bahnstrecke Saloniki—Djevdjelija aufs schwerste gefährdet. Der Alexandris-Vertrag von 1923, der zwar ausdrücklich als Grundlage des Pangalos-Vertrages bezeichnet worden war, schien doch in seinen Hauptlinien unterhöhlt zu sein, und zwar durch die Unmenge neuer Einzelheiten, die praktisch eine neue Grundlage geschaffen hätten. Das Gesicht wäre also nur formal gewahrt. Und gerade seine wichtigste Bestimmung, nämlich daß die Zone Libre Serbe und die Bahnstrecke Djevdjelija—Saloniki territorial unter griechischer Oberhoheit bleiben sollten, wäre durch die Auslegung, die der Alexandris-Vertrag im Pangalos-Vertrag erfahren hätte, aufs empfindlichste eingeschränkt.

Schon die Erweiterung des SHS.-Machtbereiches durch Verdoppelung der Größe der Freihafenzone wurde von den Griechen als völlig unannehmbar empfunden. Und dies um so mehr, als man in Athen behauptete, der SHS.-Handel sei inzwischen so stark an die Adriaküste gezogen worden, daß nicht mehr als 3% des gesamten SHS.-Handels über die Zone Libre Serbe in Saloniki ginge — diese also für den SHS.-Staat, objektiv betrachtet, nicht mehr als eine quantité négligeable darstellen könne*). Auch einige Stimmen in Belgrad schlugen in dieselbe Kerbe: es gab dort nämlich einige Kreise, die sich, im Gegensatz zur Regierung, gegen einen Ausbau der Zone Libre Serbe aussprachen**); man fand, daß bereits genug Mittel ohne nennenswerten Erfolg an die Zone Libre Serbe gewandt worden wären; es sei bequemer, Waren wie bisher hauptsächlich über die gut funktionierende Zone Franche Hellénique zu schicken; die so gesparten Mittel mögen lieber zum weiteren Ausbau der aufblühenden Häfen im eigentlichen SHS.-Gebiet verwandt werden. Natürlich waren auch diese Kreise entschiedene Gegner einer vollkommenen Preisgabe der Zone Libre Serbe; denn durch ihr Bestehen, so meinte man, lasse sie jederzeit wenigstens die Möglichkeit einer Konkurrenz mit der Zone Franche Hellénique offen, diene als Reserve und veranlasse Griechenland, dem SHS.-Handel in der Zone Franche Hellénique auch weiterhin günstige Bedingungen zu gewähren. Es ist verständlich, daß diese Ausführungen in der griechischen Öffentlichkeit noch mehr Öl aufs Feuer gossen: als völlig unannehmbar wurden die Abmachungen in der Transitfrage, die Frage der Küstenschifffahrt, der Mitherrschaft der SHS.-Eisenbahnverwaltung auf der Strecke Saloniki—Djevdjelija und der Einsetzung eines französischen Schiedsrichters angesehen.

Schon im Sinne des Vertrages von 1914 sollte der serbische Frei-

*) Vgl. Le Progrès vom 13. 4. 23.

**) Vgl. „Messenger d'Athènes“ vom 21. 12. 27 (zitiert den „Trgovenski Glasnik“).

hafen von Saloniki der Förderung ausschließlich des serbischen Ein- und Ausfuhrhandels dienen. Der Pangalos-Vertrag durchlöchernte diese Absicht. Er gestattete nun auch dritten Mächten in gleicher Weise erleichterten Transitverkehr — die Zone Libre Serbe wäre damit aus einem Handels- tor Serbiens zu einem autonomen SHS.-Hafen des vereinigten Königs- reichs von internationaler Bedeutung geworden. Die schwersten Schäden für die Zone Franche Hellénique wurden daher befürchtet. Die dem Ver- tragspartner freigegebene Küstenschiffahrt könnte möglicherweise gleich- falls den Handel Griechenlands schädigen. Sie verlieh dem SHS.-König- reich gegenüber Griechenland Rechte, die, trotz aller Klauseln, andere Staa- ten ermuntern konnten, Ähnliches zu fordern.

Wenn auch die in den vorausgehenden Genfer Verhandlungen von 1925 geforderte Übergabe der Eisenbahnlinie Saloniki—Djevdjelija noch eben vermieden war, so glaubte die öffentliche Meinung Griechen- lands auch nur eine Mitherrschaft Belgrads — wie sie durch Einsetzung eines SHS.-Eisenbahnkommissars bei der griechischen Linie gegeben war — auf jeden Fall abweisen zu müssen. Desgleichen erregte die Bestimmung, daß ein Franzose die entscheidende Stimme beim Schiedsgericht haben sollte, die größte Empörung; der griechische Außenminister Roupfos machte vergebens in der Öffentlichkeit darauf aufmerksam, daß ja auch in der letzten Eisenbahnstation des SHS.-Königreiches, in Djevdjelija, ein griechischer Kommissar eingesetzt werden würde.

Kein Wunder, daß das nach den Wirren zusammengetretene Parla- ment und das konstitutionelle Kabinett im August 1927 die Ratifizie- rung des Pangalos-Vertrages verweigerten. In den nächsten Monaten kam es zu keinem entscheidenden Schritt. Im Herbst 1928 kam Venizelos wieder ans Ruder. 1913 war er es gewesen, der die Errichtung eines grie- chischen Freihafengebietes in Saloniki betrieb; als Ministerpräsident rollte er nun die Salonikifrage wieder auf und suchte, unter Wahrung der grie- chischen Interessen, dem drohenden Konflikt mit dem SHS.-Staat ein Ende zu bereiten.

Hier ist zu beachten, daß sich inzwischen die Machtverhältnisse wie- der verschoben hatten, diesmal zugunsten Griechenlands. Es hatte nämlich seine Beziehungen zur Türkei wesentlich zu verbessern vermocht, einen ge- wissen Anschluß an Italien gefunden und überdies die innere Ordnung wiederhergestellt. Umgekehrt war die Machtstellung Südslawiens ge- schwächt. Mussolini hatte nahe Beziehungen zu Ungarn und Bulgarien geknüpft, das italienisch-rumänische Verhältnis lockerte die Enge der fran- zösisch-rumänischen Beziehungen zum mindesten zeitweilig. Dazu kam, daß es immer offener wurde, daß ein parlamentarisches Regime im SHS.-Staat der nationalen Schwierigkeiten nicht Herr werden konnte, welche sich bei dem Versuch der Zusammenschweißung von Serben, Kroaten und Slowenen zu einem Staatsvolk so deutlich gezeigt hatten. Die Kroaten standen in Opposition; obwohl zeitweilig ihre Führer in ein Belgrader Kabinett eingetreten waren, war doch die kroatische Frage ungelöst geblieben. Später wurde Raditsch ermordet, schließlich vom

Könige die Verfassung aufgehoben und eine Diktatur eingerichtet (6. Januar 1929).

Diese Verschiebung der Machtverhältnisse machte sich die griechische Regierung zunutze. Während der südslawische Staat in den Vorjahren jede Milderung des Pangalos-Vertrages schroff zurückgewiesen hatte und seine Ratifikation verlangte, sah er sich nunmehr genötigt, einige Pflöcke zurückzustecken. Noch 1928 gelang Griechenland als erster Schritt der Abschluß eines Vorvertrages *), durch den dem SHS.-Königreich das Recht auf die griechische Küstenschiffahrt entzogen wurde. Die Verhandlungen über das Hafenproblem wurden im März 1929 in Genf erneut aufgenommen und endlich, nicht ohne Londoner und Pariser Beeinflussung, am 17. März durch den sogenannten Karapanos-Vertrag abgeschlossen, der griechischerseits von dem Minister Karapanos und im Namen des SHS.-Königreiches vom Minister Kumanudi unterzeichnet wurde.

7. Der Karapanos-Vertrag 1929

Der Pangalos-Vertrag war damit zerrissen. Der ihn ersetzende Karapanos-Vertrag beschränkt sich bewußt auf die Festlegung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern. Die Regelung der politischen Beziehungen blieb dem (am 27. März des gleichen Jahres in Belgrad abgeschlossenen) Freundschafts-, Schiedsgerichts- und Versöhnungspakt überlassen. Der Karapanos-Vertrag stellt zunächst die unverfälschten Grundlagen des Alexandris-Vertrages von 1923 wieder her; er soll dazu dienen, „de préciser la manière d'appliquer les dispositions“ des Alexandris-Vertrages. In für die Griechen günstiger und für die Südslawen noch immer annehmbarer Form schränkt er die übermäßigen Sicherungen des SHS.-Staates im Pangalos-Vertrag wieder ein. Die dort vorgesehene territoriale Erweiterung der Zone Libre Serbe fällt fort. Unter „SHS.-Transit“ wird nur noch die Beförderung von Waren, die im SHS.-Staat erzeugt sind oder dort verbraucht werden sollen, verstanden **); Griechenland gewährt nur noch diesen Waren Erleichterungen. Ebenso verschwindet der SHS.-Kommissar bei der griechischen Eisenbahnlinie. Dem SHS.-Staat steht somit keinerlei Hoheitsrecht und keine Kontrolle über die griechische Bahnstrecke mehr zu. Nur bei Unfällen, in die Beamte beider Staaten verwickelt sind, wird eine gemischte Untersuchungskommission gebildet. Der vom SHS.-Staat gestellte Eisenbahnbeamte hat nunmehr ein eingeschränktes Bereich: die Verwaltung der innerhalb der Zone liegenden Bahnlinie und des „Bureaus d'expédition Salonique—Zone Libre Serbe“.

Gleichfalls braucht der Schiedsrichter in der dreigliedrigen Kommission nicht mehr unbedingt französischer Staatsangehöriger zu sein. Das Mandat der Kommissare ist auf ein Jahr — statt fünf — herabgesetzt. Vom Schiedsrichter wird ausdrücklich verlangt, daß er in Verkehrsfragen Sachkenntnis habe und in Saloniki wohnhaft sei, zwei Punkte, die der

*) Vgl. „Messenger d'Athènes“ vom 30. 12. 29.

**) K 48.

Pangalos-Vertrag offenließ. Dem SHS.-Staat steht ein Klagerecht zu, wenn er glaubt, das in den Verträgen ausgemachte Entgegenkommen seitens der Griechen nicht gefunden zu haben — Griechenland mehr in technischen Fragen, d. h. solchen, die die Ausführung der festgesetzten Bestimmungen betreffen. Im Pangalos-Vertrage mußte auf Verlangen einer Partei jede Frage vor das Schiedsgericht gebracht werden.

Von Interesse ist gleichfalls, daß die Klausel des Pangalos-Vertrages, nämlich daß er nicht durch einen dem SHS.-Handel ungünstigen Vertrag ersetzt werden könne, fortfiel. Die Überlassung der Zone auf 50 Jahre bleibt allerdings nach wie vor bestehen, obgleich Griechenland sich gegen die Länge dieser Frist wehrte. Bei der Enteignung der Zone werden die Entschädigungskosten von beiden Parteien gemeinsam festgesetzt, was der Pangalos-Vertrag nicht vorsah.

Neben den oben geschilderten Erleichterungen in den Hauptpunkten bietet der Karapanos-Vertrag auch in technischen Einzelheiten ein verändertes Bild: manche Verpflichtungen der Griechen fielen fort, andere wurden eingeschränkt. Die Verhältnisse in der Zone Libre Serbe und auf der Strecke Saloniki—Djerdjelija stellen sich nun in großen Zügen folgendermaßen dar: die Zone Libre Serbe darf nicht mehr, auch nur äußerlich, irgendwie als SHS.-Territorium erscheinen: es wird ausdrücklich verlangt, daß keinerlei Hoheitszeichen des südslawischen Staates — Fahnen, Wappen usw. — gezeigt werden. Die Zahl der SHS.-Beamten ist auf hundert beschränkt. Es ist bezeichnend, daß eine Bestimmung aufgenommen wurde, dahingehend, daß sie weder marinemäßig noch soldatisch ausgerüstet sein, weder der Marine noch der Armee aktiv angehören dürfen; der Pangalos-Vertrag ließ dagegen zu, daß die Beamten „nach den bei ihnen geltenden Regeln ausgestattet“ sein durften*). Erst der Karapanos-Vertrag zeigt den Pferdefuß, der im Pangalos-Vertrag enthalten war, durch dieses Verbot! Im Gegensatz zum Pangalos-Vertrag, der den SHS.-Behörden vorläufige Verhaftung bei Übertretungen verschiedener Art gestattet, sieht der Karapanos-Vertrag die Verhaftung durch SHS.-Beamte nur noch in zwei Fällen vor: bei Betreten der Zone ohne Ausweis, sowie bei ertappung in flagranti. Von Waffen, die nur in bestimmter Anzahl vorhanden sein dürfen, solle nur im äußersten Notfall Gebrauch gemacht werden. Wichtig sind Griechenlands vollkliche Sicherungen: die Hafenarbeiter der Zone müssen griechische Staatsangehörige sein; der Abschluß des Arbeitsvertrages ist keineswegs nur Sache der Verwaltung der Zone und der Arbeitnehmer, sondern er wird von einer gemischten Kommission geregelt; diese besteht aus drei Gliedern: einem Vertreter der Arbeitgeber, einem Vertreter der Arbeitnehmer und einer dritten Person griechischer Staatsangehörigkeit. Auch die Zahl der in den Hafendienst zu stellenden SHS.-Fahrzeuge wird beschränkt; ohne Erlaubnis des Hafenkommandanten von Saloniki dürfen sie den Bezirk der Zone nicht verlassen. Drahtlose Telephonie oder Telegraphie einzurichten ist der SHS.-Hafenverwaltung verboten. Für die Kosten der Einrichtung und Erhal-

*) P 28, 104.

tung der Telephonlinie, die die Zone mit dem Hafenbüro von Saloniki verbindet, kommt sie auf, während diese im Pangalos-Vertrag nur in der eigentlichen Zone auf SHS.-Kosten errichtet werden sollte. In der Zone Libre Serbe bleibt die Gesundheitskontrolle bei der Schifffahrt den Griechen überlassen — sie brauchen die von den SHS.-Behörden ausgestellten Papiere nicht anzuerkennen. Über Menge, Art und Gewicht der ein- und ausgeführten Güter — nicht nur über die Anzahl des Stückgutes — wird den Griechen Mitteilung gemacht.

Bei der Beförderung der Waren auf der Bahnstrecke gewähren die Griechen dem SHS.-Staate nach wie vor große Erleichterungen: die Einsetzung direkter, kontrollfreier Züge bleibt bestehen, ebenso wie die gemeinsame Ausarbeitung übereinstimmender Fahrpläne; aber die Angleichung des griechischen Eisenbahnwesens an das des SHS.-Staates in Einzelheiten (Umbau der Strecke Saloniki—Djevdjelija in eine zweigleisige, Einstellung Serbo-Kroatisch sprechender Beamter) fällt fort. Damit war Griechenland viele lästige Fesseln losgeworden; der SHS.-Staat, der sich am 3. Oktober 1929 in das Südslawische Königreich verwandelt hat, behielt aber den freien ungehinderten Zugang zum Meere trotzdem. Zwei Partner hatten in vieljährigem Ringen angemessene Vertragsformen gefunden.

8. Schlußfolgerungen

Die Vorfriedenskonferenz in Paris setzte am 25. Januar 1919 eine Kommission ein, welche über die Internationalisierung der Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen zu beraten hatte (Commission on the International Regime of Ports, Waterways and Railways). Diese Kommission bestand aus 15 Mitgliedern, von denen je zwei durch fünf Hauptmächte ernannt waren. In der zweiten Sitzung dieses Komitees (am 10. Februar 1920), welche von dem italienischen Minister Crespi geleitet wurde, legte der griechische Gesandte in Rom, Koromilas, den Text des griechisch-serbischen Vertrages vom 10. Mai 1914 über den Salonikihandelsverkehr vor. Er setzte das Funktionieren und die Vorteile dieses Vertrages, den er offenbar für mustergültig hielt, auseinander. Es ist übrigens bezeichnend, daß scheinbar weder diese Kommission noch eine ihrer Unterkommissionen auf das Vorbild des Saloniki-Vertrages von 1914 wieder zurückkam, und daß er bei der Verhandlung über Polens „freien und ungehinderten Zugang zum Meere“ keinerlei Rolle spielte. Wenigstens wird er in David Hunter Miller's „My Diary at the Conference of Paris“ *) nur einmal **) erwähnt. Die Salonikifrage als Parallellfall zu mitteleuropäischen Problemen ist also schon 1919 in Paris aufgetaucht. Zwar ging man den Dingen damals nicht weiter nach. Unterdessen sind dem Vertrage von 1914 weitere Verträge gefolgt. Wenn man sich der Salonikifrage heute erneut wieder zuwendet, so tritt ihre Bedeutung für die gegenwärtigen Verhältnisse noch

*) „With documents. New York, privately printed, 1923. 21v. and portfolio of 17 maps.“

**) Band XI, S. 203, 213—230.

klarer zutage. Diese liegt nicht so sehr in der jeweiligen Regelung der verschiedenen Punkte, mögen sie auch für die Praxis manchen Fingerzeig geben. Von internationaler Tragweite ist vielmehr die Tatsache, daß zwei benachbarte Staaten, ohne nennenswerten Druck von außen, aus freiem Entschluß dazu gekommen sind, das Problem des freien Zugangs zum Meere in der Weise zu regeln, daß die territorialen Zugeständnisse, so wie sie in Saloniki nicht völlig vermieden wurden, dem Umfange nach doch verschwindend gering blieben und überdies Formen hatten, die mit Griechenlands Souveränität verträglich waren — selbst in dem so heiß umstrittenen Pangalos-Vertrage. Man beschränkte sich auf vertragliche Rechte an den Eisenbahnen und am Hafen. Gewiß hat der Umfang dieser vertraglichen Rechte ziemlich stark geschwankt, wenn man den ganzen Vertragskomplex von 1914 an verfolgt; bis zum Pangalos-Vertrag von 1926 steigt das dem nördlichen Nachbarn Gewährte an Inhalt und Umfang, um endlich im Karapanos-Vertrag von 1929 wieder eine Einschränkung zu erfahren.

Diese Schwankungen sind aber sehr gering, wenn man mit gesamt-europäischen Maßstäben mißt. Denn dann sieht man zwei Lösungspaare: die vertragliche Lösung des freien Zugangs zum Meere, wie sie 1914 Serbien zugestanden wurde, ferner 1919 der Tschechoslowakei, welche in Hamburg einen Freihafen erhielt, und die andere, welche auf Österreich und Ungarn angewandt wurde, denen man nach dem Weltkriege den Ausgang zum Meere kurzerhand ohne Sicherstellungen nahm; zu dieser zweiten Lösungsart gehört auch die diktatorisch territoriale Korridorlösung zugunsten Polens im Versailler Vertrag, welche nur zur Herausschneidung des Korridorlandes aus dem Deutschen Reiche und zu der üblen Freistaat-lösung führte. Gemessen an dem, was 1919 dem Deutschen Reiche und dem unglücklichen Freistaatsgebiet zugemutet wurde, muß der Pangalos-Vertrag als eine erträgliche Lösung erscheinen, so groß auch seine Mängel sind, die mit Recht von der öffentlichen Meinung Griechenlands kritisiert wurden. Dieser vielverschrante Pangalos-Vertrag übereignete kein griechisches Gebiet voll in den Besitz des SHS.-Staates, er gewährte diesem nur während 50 Jahren weitgehende Rechte auf einer Eisenbahnlinie und an einem Freihafengebiet, dessen Umfang nach Verdoppelung schließlich nur 18,8 ha betragen sollte. Doch erschien die Einräumung dieser 75 Morgen der öffentlichen Meinung Griechenlands als ein übermäßig großes Entgegenkommen. Es war für die Griechen untragbar, obwohl nicht einmal die Eisenbahn, geschweige denn das Gebiet, auf dem sie liegt, nach diesem Vertrage voll in die Hände der Südslawen kam. Freilich wurden diese berechtigt, ihre Hoheitszeichen zu zeigen und wohl auch volle hundert Funktionäre in Heeres- und Flottenuniform Dienst tun zu lassen. Kein Grieche kam dagegen unmittelbar unter südslawische Hoheit, während Polen auf Grund voller Souveränität über 2,7 Mill. ha instand gesetzt wurde, rund 600 000 Deutsche aus dem von 1 730 000 Menschen bevölkerten Korridorgebiete (einschl. des Freistaates), teils durch Vertreibung, teils durch Rechtsverschlechterung, zu verdrängen.

Man kann fragen: was interessiert ein Vertrag, der niemals ratifiziert wurde, der also nur eine Episode blieb? Er ist für Europa trotz seiner Kurzlebigkeit von Wichtigkeit, weil er ein Maximum von Rechten für einen Staat darstellt, der sich freien Zugang zum Meere auf dem Vertragswege sichert! Für alle Freunde des Rechtsgedankens und des echten Verständigungsgedankens ist er bedeutungsvoll. Daß der SHS.-Staat dies Maximum nicht aufrechterhalten konnte, zeigt nur, daß der Bogen 1926 überspannt worden war. Es gelang ihm, so viel für sich herauszuschlagen, weil Griechenland infolge innerer und äußerer Schwierigkeiten damals übernachgiebig sein mußte, und weil der SHS.-Staat überdies, nachdem er die Adriaküste gewonnen hatte, nicht mehr auf Saloniki angewiesen und theoretisch in die Lage versetzt war, diesen Hafen zu sperren, was Griechenland im Interesse Salonikis besonders peinlich sein mußte. Hier ist noch etwas zu beachten, das die Geschichte der Zone Libre Serbe von Saloniki kennzeichnet und als örtliche Sonderentwicklung zu werten ist: die Abneigung Belgrads gegen Investitionen auf „fremdem“ Boden, die sich in gleicher Weise bei der Behandlung des diesem Staate von Italien überlassenen Hafengebietes von Fiume zeigte. Südslawien ist in ungewöhnlichem Maße investitionsunlustig außerhalb seines Hoheitsgebietes, und so hat es die ihm gebotenen Gelegenheiten aus völkisch-psychologischen Hemmungen nicht ausgenutzt. Investitionsunlust auf der Balkanhalbinsel ist bei den dortigen labilen Verhältnissen viel eher gegeben, als es unter ähnlichen Bedingungen an der Ostsee der Fall sein dürfte. Griechenland, das diese Hemmungen rechtzeitig erkannt haben dürfte, tat also einen meisterlichen Schachzug, als es seinerseits im Jahre 1925 einen allgemeinen Freihafen schuf, die Zone Franche Hellénique. Es zog auch damit den SHS.-Handel in diese hinein, weil es durch großzügige Investitionen dem Handel bessere Hafeneinrichtungen zur Verfügung stellte, als sie die unterernährte serbische Freizone zu bieten vermochte. Dies ist aber, wie gesagt, nur eine aus serbischer Psychologie erklärbare Sonderentwicklung, die in späteren Verhandlungen Griechenland zugute kam.

Für eine kommende Vereinigung der Verhältnisse an der Ostsee bleibt der Pangalos-Vertrag als Maximalvertrag von nicht zu unterschätzender, paradigmatischer Bedeutung.